PIRATAS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS EN AMÉRICA

Manuel Lucena Salmoral

COLECCIONES MAPFRE 1492

Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios fueron miembros de una familia europea de grandes marinos, que se adueñaron de los océanos americanos durante la mayor parte de la Edad Moderna. Colapsaron el comercio regular de las metrópolis con sus colonias y actuaron principalmente contra el rey de España, pero también contra los de Inglaterra y Francia. La historia de la piratería, que surgió para terminar con el poderío español en América, es el relato de una gran frustración. Las potencias que auspiciaron esta aventura consiguieron, sin embargo, resultados notables. El debilitamiento español en América permitió el establecimiento de otras naciones en el Nuevo Mundo. Los piratas trataron de hacer con estas colonias lo mismo que habían hecho con las españolas: interrumpir el comercio de Europa con América. El intento les costó ser perseguidos por todas las armadas nacionales, que acabaron con ellos. Manuel Lucena estudia la piratería en el marco americano y en el período que comprende desde fines del primer cuarto del siglo XVI hasta terminar el primer cuarto del XVIII.

Manuel Lucena (Madrid, 1933). Doctor en Historia de América. Catedrático de Historia de América en la Universidad de Alcalá de Henares. Obras: «Presidentes de Capa y Espada del Nuevo Reino de Granada, 1605-1628 y 1628-1654», en *Historia Extensa de Colombia* (1962 y 1965), *Vísperas de la Independencia americana: Caracas* (1986), *América 1492* (1990).

Colección Mar y América

PIRATAS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS EN AMÉRICA

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Manuel Lucena Salmoral
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84- 7100- 349- x (rústica)
ISBN: 84- 7100- 350- 3 (cartoné)
Depósito legal: M.21124-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

MANUEL LUCENA SALMORAL

PIRATAS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS EN AMÉRICA

Perros, mendigos y otros malditos del mar

EDITORIAL
MAPFRE

PIRATAS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS EN AMÉRICA

ÍNDICE

Introducción 13

Capítulo I: Un oficio viejo en un mundo nuevo 17

¿De quién es el mar? 17
La piratería y los españoles 20
Causas de la piratería americana 26
Las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros 33
Vocación, aprendizaje y oficio 40
Una historia con pocos documentos, pero con abundante literatura 44
Periodización de la piratería americana 48

Capítulo II: Los comienzos: los asaltos a las poblaciones y el contrabando (1521-1568) 51

La riqueza de las Indias de acá 52
El primer pirata americano roba el tesoro de Motecuhzoma 53
La antesala canaria 56

Saqueos y rescates a los puertos hispanoamericanos 59
La aparición de la plata, las flotas y las fortificaciones 67
Hawkins, padre y maestro de contrabandistas 71
Los discípulos ingleses y franceses 77
El desastre de Veracruz 79
La batalla por el canal de la Bahama 83

Capítulo III: Perros y mendigos del mar (1569-1621) 87

Características de los corsopiratas y corsarios 87
Los nuevos buques 88
La disciplina 91
El derecho a contrabandear 93
El antipapismo 94

Los perros del mar 95
La política de la Reina Virgen y del rey Estuardo 97
Isabel I suelta a sus perros: 1569-1687 98
Los corsarios: 1589-1604 111
La paz inglesa y el pirata Raleigh 119

Los mendigos del mar 121
Los mendigos-piratas 122
La Tregua y la creación de la Compañía de las Indias Occidentales ... 127

Capítulo IV: Piratería libertaria: bucaneros y barrenderos del mar (1622-1655) 131

Los barrenderos del mar 131
La Hermosa Estrella Brillante 132
La ofensiva holandesa 133
El sueño de un pirata: la flota de la plata 140
Nuevas batallas por la sal 143
Los amigos holandeses 146

Los bucaneros 150
Los orígenes 151
La vida de un bucanero 152
Los focos antillanos 154
Los bucaneros se hacen piratas 155

Los filibusteros 156
La temible Hermandad de la Costa 157
Los pintorescos pechelingues y sus capitanes 158
La empresa filibustera 161
Leyes y castigos 162
Barcos, banderas y entretenimientos 163
Despertar filibustero y conquista española de la Tortuga 166
Jamaica inglesa 169

Capítulo V: El filibusterismo (1656-1671) 171

Las guaridas de la Tortuga y Jamaica 171
Filibusterismo de corte francés 172
Filibusterismo de corte inglés 175

Los grandes maestros del género 182
Mansvelt y su sueño de Providencia 183
La historia de la vida y fin del infernal Olonés 186
Sir Henry Morgan, el mayor ladrón de los mares 189

Capítulo VI: La lenta agonía del filibusterismo y el fin de la piratería (1672-1722) 203

La agonía del filibusterismo (1672-1697) 204
La cuesta abajo: 1671-1678 204
El canto del cisne (1679-1688) 209
El golpe mortal (1689-1697) 224
Los últimos piratas: 1698-1722 230
De Barbanegra a las mujeres piratas 233

Capítulo VII: Los comienzos del corso español en América 245

Los corsarios 245
Las patentes 246
Los hombres 247
Los barcos 249
Las capturas 251

El corso americano se independiza del peninsular 253

Corsarios del siglo xvii 256

La gran etapa de la Guerra de Sucesión 257

El corso durante el reinado de Felipe V y hasta la desaparición de la piratería 260

Conclusiones 269

APÉNDICES 273

Cronología 275

Galería de piratas ilustres 279

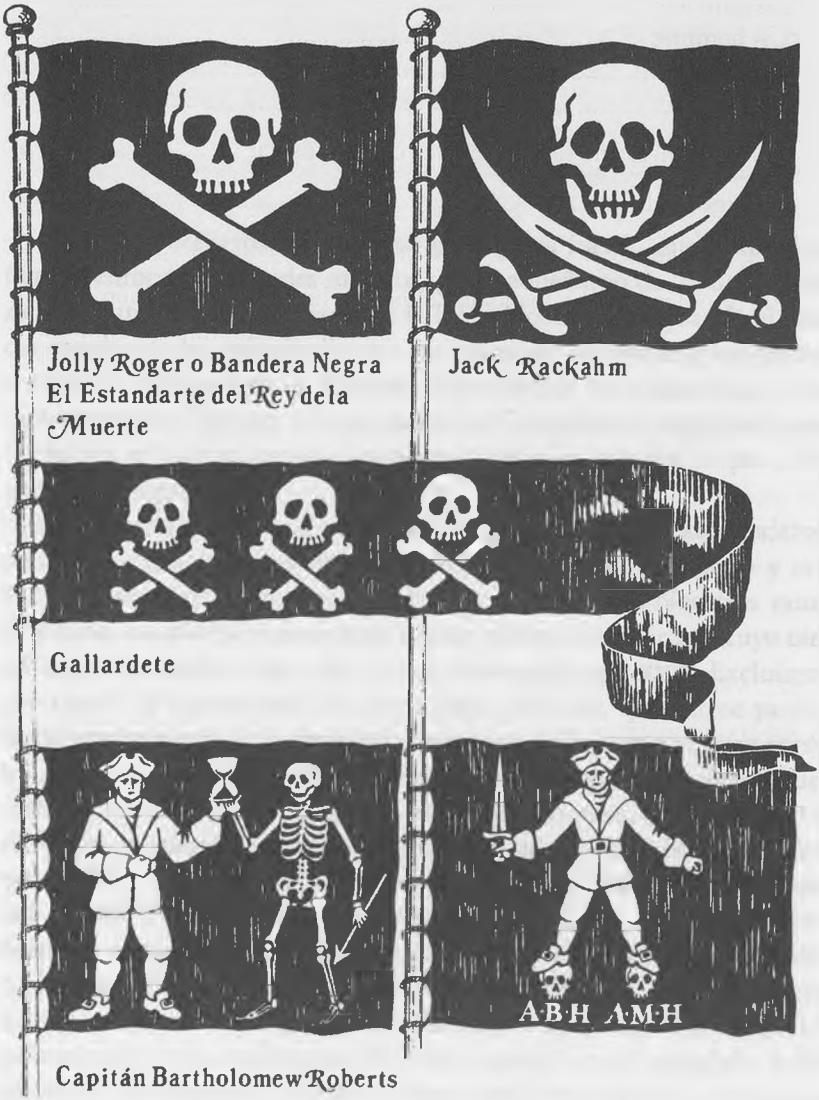
Comentario bibliográfico 289

Fuentes y bibliografía 293

índice onomástico 299

índice toponímico 307

Banderas Piratas



Jolly Roger o Bandera Negra
El Estandarte del Rey de la Muerte

Jack Rackahm

Gallardete

Capitán Bartholomew Roberts

INTRODUCCIÓN

Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios fueron miembros de una familia europea de grandes marinos que se adueñaron de los océanos americanos durante la mayor parte de la Edad Moderna, colapsando el comercio regular de las metrópolis con sus colonias. Actuaron principalmente contra el Católico Rey de España, disputándole sus riquezas, pero también contra Su Graciosa y hasta contra Su Cristianísima Majestad, cuando Inglaterra y Francia lograron posesiones indianas, que era lo que a fin de cuentas perseguían.

Su historia, la de estos piratas de tantos nombres, es extremadamente compleja, porque se desarrolló durante un período muy largo y en un escenario amplio (dos océanos con sus zonas ribereñas). Nosotros vamos a limitarnos a estudiar únicamente la gran piratería americana, cuyo término *ad quem* se sitúa a fines del primer cuarto del siglo XVIII. Excluiremos, por tanto, de nuestro análisis la piratería posterior, que carece ya de carácter institucional, la desarrollada en otros continentes y el gran corso de los siglos XVIII y XIX, que actuó contra el contrabando o en defensa de los intereses de las primeras naciones hispanoamericanas, pues nos dispersaría hacia coyunturas y problemáticas muy diferentes, que harían perder unidad a nuestro libro y nos impondrían un tratamiento poco riguroso del mismo. Nos moveremos así dentro de un marco americano y en un decurso temporal de 200 años, los transcurridos desde fines del primer cuarto del siglo XVI hasta terminar el primer cuarto del siglo XVIII. Durante ellos asistiremos al nacimiento, desarrollo y muerte de la gran piratería americana y a los comienzos del corso español, muy vinculado a dicha piratería. Su desarrollo posterior a nuestro ámbito temporal, su época más brillante, no podemos acometerlo aquí, por exigir un estudio específico.

Tampoco afrontaremos, y por la misma razón, el análisis de la defensa española de las Indias, flotas, fortificaciones, ejército (con las milicias) y la marina, que, aunque están vinculados en gran parte a la piratería, merecen un estudio concreto. A todos estos elementos aludiremos solamente cuando incidan frontalmente en el tratamiento de la piratería, pero sin ocuparnos de su estudio sistemático.

La historia de la piratería que aquí plantearemos es el relato de una gran frustración, ya que no logró su objetivo fundamental de terminar con el poderío español en América, verdadero norte de las potencias que auspiciaron esta aventura, pero consiguió algunos resultados notables. Lenta y persistentemente fue asestando zarpazos mortales a los mercantes españoles, a los buques de guerra que transportaban la plata, a los fuertes que sostenían el cinturón defensivo y a las claves portuarias, consiguiendo herir al gigante español en su talón de Aquiles: el comercio. A mediados del siglo XVII las flotas habían perdido su periodicidad, se habían despoblado algunas regiones costeras antillanas donde se practicaba la táctica de «tierra quemada» para evitar bases de aprovisionamiento a los piratas, y la plata americana llegaba a Madrid con cuentagotas. El Imperio español se tambaleaba. Hoy sabemos que por muchas razones, como el agotamiento de las minas de plata, la caída de la población indígena, la corrupción administrativa, el contrabando, el enfrentamiento de los estamentos sociales, etc., pero también, no podemos olvidarlo, porque los piratas habían acabado con la hegemonía española en el océano, obligando a dicho país a realizar unos enormes gastos de carácter defensivo que la desangraron más.

El debilitamiento español en América permitió el establecimiento de otras naciones en el Nuevo Mundo. Pronto surgieron colonias florecientes inglesas, francesas, holandesas y hasta suecas y danesas, que intensificaron su comercio con las metrópolis. Entonces los piratas trataron de hacer con ellas lo mismo que habían hecho con las españolas. Su gran objetivo, como ha señalado acertadamente Daniel Defoe[1], fue interrumpir el comercio de Europa con América, pero el intento les costó ser perseguidos por todas las armadas nacionales, que acabaron con ellos. La historia de la piratería

[1] Ch. Johnson (posiblemente pseudónimo de Daniel Defoe), *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorius Pyrates*, Londres, 1724 y 1728, Introducción. Comúnmente esta obra es citada como *History of Pyrates*.

tiene así un epílogo triste. No sólo por la desaparición de esta rara especie de aventureros, sino, sobre todo, por su significación ideológica, ya que demostró que las naciones que lanzaron a América sus piratas, corsarios y filibusteros no lucharon por la libertad de los mares, como pregonaron, sino en su propio beneficio. Los piratas fueron así, en definitiva, un instrumento de dominación, empleado hábilmente por gobiernos o compañías comerciales para romper el monopolio hispánico y poder establecer así sus propias colonias. Una vez logrado esto, se volvieron tan intolerantes como España o Portugal y reivindicaron la domesticación de los mares americanos para ejercer sobre ellos sus políticas coloniales, frecuentemente con el mismo carácter monopolista que ellas habían repudiado.

Capítulo I

UN OFICIO VIEJO EN UN MUNDO NUEVO

¿De quién es el mar?

Fue el segundo elemento básico de la naturaleza del que se apropiaron algunas naciones, privando a otras de su usufructo. Primero fue la tierra, luego el mar y finalmente el aire. El problema surgió por la ambición de algunos gobernantes de la antigüedad, pero el primer pueblo histórico que se ensoberbeció con la idea fue Roma, que quiso hacer del Mediterráneo un *Mare Nostrum*, es decir, de los romanos. Resulta paradójico que ese mismo pueblo, Roma, elaborara un derecho en el que se catalogaba el mar entre las cosas comunes, aquellas sobre las cuales no podía ejercerse un derecho de propiedad ni una prerrogativa soberana. A partir de entonces otras potencias hegemónicas les imitaron, tratando de adueñarse de «sus» mares cercanos. Durante el Medievo, Pisa, Venecia y Florencia intentaron establecer auténticos monopolios náuticos. Venecia, por ejemplo, se consideraba señora del mar desde el siglo XIII y celebraba simbólicamente su desposorio con él mediante la ceremonia del «Bucentauro», en la que se arrojaba a las aguas un anillo de oro, mientras se pronunciaban unas palabras alusivas al matrimonio. También las ciudades hanseáticas dirigidas por Lübeck tuvieron inclinación a sentirse soberanas de los mares del Norte y los reyes ingleses reclamaron la posesión de las aguas oceánicas próximas a sus reinos, que denominaban *british seas*[1]. Una innovación profunda se produjo en el siglo XV, cuando Portugal proyectó quedarse en exclusividad con un océano desconocido y lejano, el Atlántico meridional, para monopolizar la ruta a la India. España siguió a Portugal en el sueño atlántico y finalmente las Coronas ibéricas llegaron a un

[1] J. L. de Azcárraga de Bustamante, *El corso marítimo*, CSIC, Ministerio de Marina, Madrid, 1950, p. 138.

acuerdo verdaderamente sorprendente, consignado en el Tratado de Tordesillas[2], que fue el de dividirse mano a mano las aguas oceánicas del planeta, con sus tierras incluidas. A los españoles les tocó medio océano Atlántico, el que estaba más allá de un meridiano que pasaba a 370 leguas oeste de las islas de Cabo Verde. Se suponía que llegaba hasta las costas de China y de la India. Los portugueses se quedaron con la otra mitad del océano, la que iba desde dicho meridiano hacia el Oriente. También se suponía que llegaba hasta la mismísima India e islas de la Especiería. La locura ibérica llegó al extremo de que los portugueses garantizaran el libre paso por «su» océano de las naves españolas que iban al «suyo», como se consignó en el tratado. Luego resultó que las islas halladas por Colón se transformaron en un continente nuevo, también repartido salomónicamente por el citado meridiano. Mas tarde, en 1513, un capitán español llamado Vasco Núñez de Balboa encontró otro océano a las espaldas del mismo, al que bautizó como la Mar del Sur. Naturalmente, Balboa se apresuró a tomar posesión de dicho océano en nombre de su rey, como los portugueses habían hecho con el Índico. Fue así como los dos países peninsulares se autoadjudicaron los océanos, cosa con la que no estuvieron de acuerdo los otros cuando se enteraron.

Antes señalamos la paradoja de que Roma, inventora del *Mare Nostrum*, fuera a la vez creadora del derecho que declaraba el mar como un bien común, inapropiable. Algo similar le ocurrió a España. Tras posesionarse de la mitad de los mares del mundo, creó las bases del derecho de libertad de los mismos con pensadores como Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca. Vitoria lo hizo a comienzos del siglo XV al estudiar el principio del derecho de comunicación entre las gentes –para el cual era fundamental esa libertad de los mares– en la parte tercera de sus famosas *Relectiones*. Vázquez de Menchaca señaló, en sus *Controversias ilustres*, que los lugares públicos y comunes no podían ser materia prescriptible, al entrar la mar entre las cosas que no podía apropiarse ningún pueblo[3]. Naturalmente, también hubo pensadores –siempre los ha habi-

[2] Aunque ambos países basaran sus derechos de exclusividad en bulas papales, y principalmente en la segunda *Inter Caetera* de Alejandro VI de 1493 que dividía la «frontera» en el océano en una línea trazada 100 leguas al oeste de las Azores, no tuvieron inconveniente en enmendarle la plana al Papa en 1494, situando dicha frontera a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde.

[3] Versión castellana de la obra de Vázquez de Menchaca *Controversiarum illustrium aliarumque usa frequentium libri tres*, en F. Rodríguez Alcalde, Valladolid, 1931-34. El tema de la fundamentación española del derecho de libertad de los mares, en C. Barcià

do– defensores incondicionales de las teorías de sus gobiernos. Camilo Borrell, fray Serafín de Freytas y Solórzano Pereyra defendieron con ardor la del *Mare clausum*.

Franceses e ingleses, vanguardia de los países europeos desheredados del Nuevo Mundo, lanzaron a sus piratas y corsarios al Atlántico, para luchar contra el exclusivismo hispánico. Más tarde hicieron lo mismo los holandeses, esgrimiendo la teoría del *Mare liberum* elaborada por Hugo Grocio. Grocio, nombre latinizado de Hugo van Grot, era en realidad un joven jurisconsulto de la ciudad de Delft a quien la Compañía de las Indias Orientales encargó justificar la confiscación realizada en Malaca el año 1602 de la carraca portuguesa *Catalina* con un valioso cargamento. Varios miembros de la compañía pertenecían a la secta de los mennonitas y sentían remordimientos de conciencia por tal acto de piratería. Se consultó el asunto a Grocio y éste hizo entonces –entre 1604 y 1606– un comentario a la ley de presas titulado *De Iure Praedae Commentarius*, en cuyo capítulo XII defendió la libertad de los mares. Otra paradoja más de la historia, como vemos, pues el robo de un mercante sirvió para diseñar la idea de que el mar no podía ser propiedad de nadie. La obra de Grocio no se imprimió hasta 1868, pero el citado capítulo duodécimo se publicó independientemente en Leyden el año 1609 con el título de *Mare liberum sive de jure quod Batavis competit ad Indicana comercia disertatio*[4]. La tesis de Grocio era verdaderamente avanzada y parecía haber desbancado la de posesión de los mares, pero lamentablemente los holandeses sólo la sostuvieron hasta que lograron adueñarse del océano Índico expulsando a los portugueses, que convirtieron entonces en otro *Mare clausum* el suyo. Por otra parte, algunos autores ingleses como Welwood, Selden, Callis, Malynes, Hale y Borrough replicaron a Grocio defendiendo la tesis de que Inglaterra era dueña de los mares próximos a su país y, de paso, de algunos que no eran tan próximos. Venecia también esgrimió su derecho sobre el Adriático, contra el que tuvo que actuar el duque de Osuna, impidiendo la ocupación de varias plazas italianas. De la polémica hispano-véneta quedó otra obra interesante, la del jurista conquense Valenzue-

Trelles, *Francisco de Vitoria fundador del Derecho Internacional Moderno,* Valladolid, 1926; J. Brown Scott, *El origen español del Derecho Internacional Moderno*, Valladolid, 1928, y A. Miaja de la Muela, *Internacionalistas españoles del siglo XVI, Fernández Vázquez de Menchaca,* Madrid, 1932.

[4] En español hay una excelente traducción de esta obra bajo el título *De la libertad de los Mares,* con prólogo de L. García Arias, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1956, pp. 1-49.

la, que vivía en Nápoles, titulada *Consiliorum sive Responsorium juris*, hecha en 1618 [5].

Desde mediados del siglo XVII la teoría del *Mare liberum* quedó en sólo eso, en teoría. Ingleses, holandeses y franceses se lanzaron a la loca aventura de la apropiación de los mares, igualando y superando a Portugal y España. Hasta hubo una nación, la inglesa, que llegó a la altivez de autoadjudicarse el derecho a «gobernar el mar», algo que a nadie se le había ocurrido hasta entonces. Sencillamente, se aplicó la legislación terrestre al mar y a sus gentes sin el menor reparo.

La historia de los piratas y bucaneros se ubica en este contexto de lucha contra quienes intentaban apoderarse de los mares para imponer en ellos sus leyes terrenales. Los filibusteros, sobre todo los de la segunda época, aceptaron ya el principio de dominación marítima por algunas naciones privilegiadas a las que sirvieron, aunque se opusieron a la propiedad exclusiva luso-española. Los corsarios fueron totalmente sumisos al reparto internacional de los mares. Respetaron la Convención de 1689 sobre confiscaciones de mercancías de los buques neutrales y todas las posteriores, empezando por el *Rule of the War*, dado por Inglaterra en 1756. En realidad, aceptaron todo el derecho marítimo internacional.

La piratería y los españoles

La piratería no era algo ajeno a los españoles. La vieron desfilar ante sus costas desde la edad antigua, pero principalmente durante el Medievo, cuando los piratas normandos y vikingos alcanzaron la península ibérica. Las incursiones de los primeros a las costas gallegas fueron temibles durante el siglo IX, y las defensas más antiguas de Compostela se hicieron para evitar que profanaran la tumba del apóstol. San Rosendo, obispo de dicha ciudad, hizo frente a varios ataques vikingos y logró dar muerte al famoso Gundaredo en tiempos del reinado de don Ramiro, tercer monarca leonés. Años después Ulf, otro pirata danés, asoló Galicia.

Tampoco les era extraño el corso, muy vinculado al origen de su marina, como bien señaló Azcárraga [6]. En términos generales puede decir-

[5] J. L. Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 145.

[6] Azcárraga afirmó esto para rectificar la aseveración de don Indalecio Núñez, quien había afirmado que «todas las Marinas tienen origen pirata: al mar se salió a robar; el comercio vino después, la guerra posthomérica, y de este origen no se libra ninguna

se que piratería o corso fueron la cuna de casi todas las marinas nacionales, confundiéndose durante la baja Edad Media, pues los súbditos de cualquier Estado beligerante podían actuar legítimamente contra los de otro sin necesidad de patente real. Los árabes utilizaron la piratería, o el corso, como se quiera interpretar, contra las ciudades cristianas. En el año 813 una flota catalana del conde de la Marca de Ampurias, formada por Carlomagno, derrotó una escuadra de piratas musulmanes y capturó ocho naves[7]. La armada de Galicia nació del corso. Fue creada en la primera mitad del siglo XII (año 1120), por el arzobispo de Santiago Diego Gelmírez, para defender la costa de dicho reino contra los ataques piratas de los árabes. En 1296 se fundó la célebre Hermandad de las Marismas, con capital en Castro Urdiales, que reunió a los marinos cántabros en una actividad principalmente corsaria contra enemigos de Bayona e Inglaterra[8]. Algo similar ocurrió en Portugal, cuya marina apareció en 1179, organizada con el mismo propósito por el rey Alfonso I.

Flotas piratas o corsarias fueron luego utilizadas por los reinos peninsulares en sus guerras hegemónicas, imitando a los ingleses y flamencos. La contienda castellano-aragonesa de 1356 fue provocada en parte por los asaltos de los piratas aragoneses a las costas andaluzas. Durante las guerras castellano-portuguesas las marinas de ambos países practicaron abiertamente la piratería. Como la amparaban las dos Coronas, podría decirse que en realidad se trataba de un verdadero corso. Corsarios castellanos incursionaron contra Inglaterra en la guerra de los Cien Años. En 1380 el almirante Fernán Sánchez de Tovar penetró con 20 navíos por el Támesis e incendió Gravesend, cerca de Londres. Konetzke señala que

> La guerra naval entre Castilla e Inglaterra se llevó a cabo también en forma de piratería y sin escrúpulos. Los reyes de Castilla concedieron a sus marinos patentes de corso para la captura de barcos ingleses, y éstos procedieron con no menos violencia. Los corsarios no se preocupaban a menudo de la nacionalidad de sus víctimas, viendo en la guerra en corso un negocio de gran rendimiento. El comerciante marítimo se convirtió así en corsario[9].

Marina, salvo la española oceánica, porque ésta salió a descubrir...». Azcárraga corrigió que el origen de la marina española fue precisamente el corso. J. M. Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 180.

[7] R. Konetzke, *El Imperio Español. Orígenes y fundamentos*, Madrid, edic. Nueva Época, 1946, p. 23.

[8] J. L. Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 182.

[9] R. Konetzke, *op. cit.*, p. 29.

De estas palabras del historiador alemán parece desprenderse que españoles e ingleses hacían verdadera piratería, ya que no discriminaban la nacionalidad de tales «víctimas». La acción inglesa del 29 de agosto de 1350 contra la armada castellana frente a Calais (precedente de la victoria sobre la Invencible), fue emprendida por Eduardo III para defender a Inglaterra, ya que según el arzobispo de Canterbury,

> los españoles atacaban a los comerciantes, robaban las mercancías, mataban a las tripulaciones y habían reunido en los Países Bajos una flota gigantesca para convertirse en señores de las aguas inglesas [10].

El corso español comenzó a reglamentarse en el reino de Aragón durante el siglo XIV, a semejanza de lo ocurrido en otros países de Europa. La ordenanza aragonesa sobre el particular data del año 1356 y fue dada por el rey Pedro IV. Trata «sobre certas reglas que deuen tenir en los armaments de corsaris particulars» [11]. La aparición de los gobiernos centralistas restringió luego la actividad corsaria a quienes pagaran la fianza correspondiente, con lo cual las Coronas lograron dos cosas importantes: unos buenos ingresos y poder controlar dicha actividad. La fianza servía además para responder de posibles daños ocasionados por los corsarios al comercio nacional o neutral. En Castilla tanto Enrique II como Juan II apoyaron el corso, y en 1487 los Reyes Católicos dieron una cédula a favor de los mareantes guipuzcoanos que quisieran ejercer tal actividad. Durante este último reinado la piratería española asoló el norte de África. Jiménez de la Espada anotó:

> En una memoria escrita hacia 1500 y dirigida a los reyes Fernando e Isabel, se dice que en Andalucía existía mucha gente que durante años había realizado golpes de mano contra el norte de África, atacando y saqueando ciudades costeras y apoderándose en los mares de barcos árabes [12].

El descubrimiento de América cambió la actitud de España hacia la piratería y el corso, pues el país se convirtió en potencia hegemónica en el Atlántico. Los Reyes Católicos reaccionaron entonces hostilmente

[10] R. Konetzke, *op. cit.*, p. 30.

[11] El texto de estas ordenanzas ha sido transcrito por Azcárraga en su libro, pp. 236-237.

[12] Citado por Konetzke, *op. cit.*, p. 33.

contra el corso, considerándolo una empresa pirata. Su pragmática del 12 de enero de 1498 prohibiendo tal oficio marítimo no puede ser más elocuente:

> Por reprimir y castigar los CORSARIOS, así súbditos nuestros, como los otros que postposado el temor de Nuestro Señor, y la corrección nuestra, infestan y roban los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente en gran deservicio de Dios y Nuestro daño, y deservicio de nuestros vasallos y de la cosa pública, la cual es aumentada con el exercicio de la mercadería, y se desvía a causa de los DICHOS PIRATAS, contra los cuales queremos que sea procedido [...][13].

No hay duda de que los corsarios eran, para Isabel y Fernando, «los dichos piratas». Durante el reinado de Carlos I se revisó ligeramente este planteamiento, pues los mercantes españoles empezaron a caer en manos de piratas y corsarios. El Emperador decidió restablecer el corso español como instrumento defensivo y en 1521 facultó dicho ejercicio contra los enemigos de la Corona

> Porque nos fue hecha relación, que así por la costa de la mar de Andalucía y Castilla se hacían muchos robos, así por moros, como por franceses, de muchos navíos y mercaderías de grande valor, y de oro de las Indias, y que con los mismos navíos y bienes que roban nos hacen la guerra[14].

Para incentivar a los corsarios españoles se les dio el quinto o el 20% de las presas que hicieran. Fue el primer documento oficial en que se relacionan las Indias con el oficio de corsario. Corsario español, se entiende. Pese a esto el corso español en Indias no se configurará hasta mucho más tarde, a fines del siglo XVII, como veremos en el capítulo VII, donde estudiaremos sus orígenes y desarrollo inicial. Por lo que aquí respecta baste con enfatizar lo que dijimos al principio: que ni el corso, ni la piratería, eran ajenos a los españoles.

Pero si no les eran ajenos, sí fueron sus víctimas. Sobre todo los españoles americanos o indianos, que vieron llegar a sus ciudades portuarias verdaderos enjambres de piratas y corsarios en busca del oro. Esto, sumado al hecho de que pertenecieran principalmente a religiones protestan-

[13] También se encuentra transcrita en Azcárraga, *op. cit.*, pp. 238-239
[14] *Vide* J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, pp. 241-242.

tes, borró todas las distinciones posibles, metiéndose a todos en el saco común de ladrones y herejes, carne de horca, como se decía entonces. Desde muy pronto comenzó la ejecución de todos los piratas que caían en manos españolas. Jean Florin o *Florentino*, el primer pirata americano conocido, inauguró la serie, y Menéndez de Avilés hizo un ajusticiamiento masivo de piratas hugonotes en la Florida que despertó la indignación y cólera del gremio. Al llegar el siglo XVII se consideró más apropiado remitir a España a los piratas importantes apresados, tal como ocurrió con Rock, *el Brasileño*, Richard Hawkins y otros. Esto originaba una serie de gastos que la Monarquía decidió economizar a partir de 1672, cuando ordenó a las autoridades indianas que

> para evitar los crecidos gastos que de remitir a los [piratas] que se aprendían extranjeros a estos reinos se originaban,

lo mejor era que se les aplicase la justicia en América [15]. Tal política fue ratificada por las cédulas de 27 de septiembre del año siguiente, 31 de julio de 1683 y 6 de marzo de 1684, cuando el monarca mandó categóricamente a las autoridades indianas que se ahorcase directamente en América a los cabecillas de los piratas y sólo enviaran a España a los condenados a las galeras:

> que a los cabos o capitanes de los piratas que se apresasen, constando del delito, se les castigase allá [en Indias] ahorcándolos o pasándolos por las armas *ad modum belli*, y que el modo de constar fuese por la voz viva, y declaración de la demás gente del bajel, en el acto de ser apresado, no difiriéndose la ejecución del castigo, y que los demás corsarios prisioneros se remitiesen a España cuanto antes fuese posible, sentenciados a galeras, también *ad modum belli*, para repartirlos en ellas [16].

Incluso se amonestó al gobernador de Yucatán por haber incumplido dicha norma y enviar a algunos piratas a las obras de fortificación de La Habana[17]. En 1685 se impuso pena de 1.000 pesos a los «gobernadores, y

[15] Cédula de 31 de diciembre de 1672. Cedulario, t. 33, fol. 147, n.º 75. M. J. Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, edic. de Milagros del Vas Mingo, Madrid, Quinto Centenario, t. XI, en prensa. Facilitado por la doctora del Vas Mingo.

[16] Cédula de 6 de marzo de 1684. Cedulario, t. 38, fol. 345 vto., n.º 300, M. J. de Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[17] La cédula de 14 de marzo de 1678, dirigida a dicho gobernador de Yucatán, había

justicias que fuesen omisos al cumplimiento de esta orden, de que se les hará cargo en su residencia» [18]. A esta legislación obedecieron los ajusticiamientos de piratas que se hicieron por estos años, y que los piratas atribuían a la crueldad natural de las autoridades españolas. Un caso muy curioso que demuestra la intolerancia de la Corona en este aspecto ocurrió en la gobernación de la Florida, y seguramente en el presidio de San Agustín. Su gobernador capturó a unos piratas ingleses y condenó a muerte a su capitán, pero en el momento de ahorcarle se rompió la cuerda, lo que el capellán del presidio, que era criollo, y unos religiosos franciscanos interpretaron como un signo providencial de que no debía ajusticiarse al pirata. Le condujeron a la iglesia y le dieron derecho de asilo. Sabido esto por el Rey, ordenó que el capellán fuera enviado a España y que a los franciscanos se les mandase «a lo más remoto» de la Nueva España [19].

La posterior disminución de la piratería no hizo que España rectificase su legislación al respecto, y esto explica en parte –en sólo una parte, entiéndase bien– que los piratas combatieran con tanto ardor contra los españoles, ya que si perdían la batalla terminaban colgados. Cuando

señalado: «Contestando el Gobernador de Yucatán, el recibo de las cédulas generales de 31 de diciembre de 1672 y 27 de septiembre de 678, en que se mandó que a los extranjeros que se aprehendiesen y apresasen en el mar y tierra en las costas de las Indias Occidentales, de cualquier estado, calidad y condición que fuesen, no se remitiesen a estos Reynos [España], y castigasen en la misma parte donde deliquiesen, y avisado haber dirigido al [gobernador] de La Habana algunos, ofreciendo enviarle para el trabajo e obras de fortificaciones por habérselos pedido, le previno S. M. ejecutase precisa y puntualmente lo ordenado en dichas cédulas». Cédula de 14 de marzo de 1684. Cedulario, t. 23, fol. 231 vto., n.º 160. M. J. de Ayala, *op. cit.*, t. IX, en prensa.

[18] Cédula de 21 de febrero de 1685 y 27 de septiembre de 1688. Cedulario, t. 4, fol. 75, vto., n.º 101. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[19] «Representando el Gobernador de La Florida que intentando los ingleses invadir aquel presidio y en efecto desembarcando once, con objeto de reconocer la tierra, se les aprehendió, y tomadas las declaraciones condenó a su capataz a pena de horca, y como al ejecutar se le quebrasen los cordeles, habían el cura del Presidio y algunos religiosos de San Francisco cogido el reo y conducídolo a la Iglesia, donde permanecía todavía sin permitir sacarle. Y conviniendo que delitos de esta clase no queden impunes, encargó S. M. al Obispo de Cuba hiciese restituir al reo a la Justicia secular, a fin de que se ejecutase la sentencia, y para que en adelante no se perturbase la Justicia, y escarmentase dicho cura, y en él los demás, se le hiciese venir a estos Reynos [España], para mortificarle con la ausencia de su patria [al parecer era criollo], en inteligencia de encargarse igualmente al Comisario General de Indias, retirase a lo más remoto de Nueva España, los religiosos que habían tenido parte en este escándalo.» Cédula de 10 de junio de 1688. Cedulario, t. 23, fol. 313 vto., n.º 218, M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

a Inglaterra no le convino seguir protegiéndolos, por haberse convertido en potencia colonial, aplicó la misma pena de muerte a piratas y corsarios, que fueron así desapareciendo de los mares. El corso posterior del siglo XVIII tuvo ya otra valoración penal, pues se relacionó con el contrabando –o su represión– más que con el asalto y captura de los bienes ajenos por la vía de la fuerza. De todas formas los españoles consideraron siempre que el corso nacional fue una necesidad defensiva, nunca una actividad deseable, y el corso extranjero una piratería.

Causas de la piratería americana

La piratería y el corso se trasladaron a América pocas décadas después de su descubrimiento, adquiriendo allí unos perfiles y características propios. Tan propios, que, para un europeo, el verdadero pirata es el americano, el del pistolón, el sable y la botella de ron.

Muchas fueron las causas que movieron a la piratería, pero pueden reducirse a tres: la aparición de grandes riquezas en América, principalmente oro y plata la existencia en Europa de una enorme masa de población pauperizada y la debilidad del imperio ultramarino español. La primera fue el aliciente fundamental. La captura por los españoles de algunos tesoros indígenas considerables durante la conquista y, posteriormente, la aparición de las minas de plata actuaron como un imán para atraer a los desheredados de toda riqueza. Si América hubiera sido pobre en metales preciosos, la piratería habría enrumbado en otra dirección, pero se presentó ante los ojos de los pobres ingleses y franceses como una tierra inmensamente rica, que acaparaba para sí solo el rey de España, una especie de «sátrapa». La falta de informaciones objetivas sobre las nuevas Indias en la Europa extrapeninsular –fomentada por las mismas Coronas española y portuguesa– hizo concebirlas como un paraíso de Dorados, donde el oro crecía hasta en los árboles. El Nuevo Mundo, en este sentido, fue la continuación del orientalismo mítico narrado en los cuentos árabes. No había más que llegar a él y recoger abundantes tesoros, volviendo luego a Europa para gozar de una vida holgada. De aquí que algunos caballeros, pocos, abrazaran la piratería como oficio coyuntural para resarcirse de sus malos negocios, abandonándola luego para vivir honorablemente. Lo corriente, sin embargo, era hacer de la piratería una fórmula de vida y morir en ella, esperando ese golpe de suerte que no llegaba jamás.

La segunda razón ha sido objeto de toda clase de dialécticas enmascaradoras organizadas con el noble propósito de enaltecer la piratería, muy loable por cierto. Se ha dicho que los piratas tomaron este oficio por razones variadísimas, como buscar la libertad, combatir por sus ideas religiosas, encontrar aventuras, etc. Todo esto puede ser verdad en una escala menor, y vamos a valorar tales razones, pero no puede enmascararse con ello la realidad fundamental, que es que la piratería se nutrió de desheredados, de miserables. El desarrollo demográfico europeo hizo aumentar peligrosamente el número de desposeídos de bienes, representando una amenaza para la estabilidad de sus gobiernos. Ni el capitalismo comercial, ni las guerras de religión, ni las luchas hegemónicas, pudieron absorberlos, por lo que algunos monarcas de Europa occidental tomaron inteligentemente la decisión de lanzarlos al exterior para que vivieran a costa de los españoles y portugueses hurtándoles sus bienes. La fórmula subsistió hasta que los países occidentales lograron unas colonias ultramarinas donde pudieron asentar a tales malditos. Definido con claridad el móvil económico que impulsó a la piratería, no es menos cierto que hubo también quienes piratearon porque les gustaba la aventura, porque creían defender así sus principios religiosos, porque buscaban la libertad, porque querían perder de vista a los acreedores y hasta a la mujer [20]. En todo caso serían los menos, claro está. Europa ofrecía oportunidades para satisfacer todos estos anhelos sin necesidad de abrazar una profesión tan exótica como la de pirata. Veamos, sin embargo, estas causales en panorámica.

El fanatismo religioso fue un poderoso incentivo. Muchos anglicanos, hugonotes y calvinistas vieron en la piratería la manera de combatir con éxito a los papistas, privando al rey de España –el monarca más odiado por la comunidad protestante– de los tesoros con que se sustentaba las tropas que luchaban contra sus correligionarios de Alemania, Flandes y Francia. Felipe II fue el «Diablo del Mediodía» para estas gentes, y hundir sus buques, una de las empresas más meritorias que podían hacerse ante los ojos de Dios. Haring señaló algo que puede parecer pueril, pero que realmente tuvo que estar en la mentalidad de la época, como es el que los ingleses consideraban a los españoles «cual inmisericordes opresores y exterminadores de indígenas», por lo cual,

[20] Johnson anotó que Stede Bonnet, un terrateniente de la Barbada, se hizo pirata, en decir de sus vecinos, «por incomodidades que se encontró en el estado matrimonial». Citado por Ph. Gosse, *Historia de la piratería*, Nueva York, 1968, p. 193.

> vengar la sangre de esas víctimas inocentes y enseñar la verdadera religión a los sobrevivientes era glorificar la iglesia militante y asestar un golpe al Anticristo[21].

El fanatismo religioso se percibe fácilmente en muchas acciones cometidas por piratas y corsarios contra los religiosos hispano-portugueses, así como en la destrucción de imágenes de las iglesias. Habría, sin embargo, que ponderar hasta qué punto estos protestantes habían ingresado en la piratería para combatir al catolicismo o si lo hicieron por huir de la marginación en que vivían en sus países, donde eran considerados un peligro social. El caso de los hugonotes parece revelador en este aspecto.

A la riqueza y la aventura se unía la posibilidad de lograr el ascenso social. Algunos corsarios y piratas afortunados lograron la confianza real tras sus acciones notables y fueron nombrados nobles o funcionarios, entrando a codearse con la alta clase social. Drake, Morgan, Granmont y *Lorencillo* son los casos más representativos de esta transformación, pasando de humildes hombres anónimos a afamados caballeros. La piratería fue para los ingleses y franceses una vía de ennoblecimiento, como la conquista lo fue para los españoles.

La búsqueda de la libertad fue otro incentivo señalado tradicionalmente. Muchos delincuentes y desertores ingleses, holandeses y franceses buscaron en el mar su redención, o simplemente huir de la persecución de que eran objeto. Se hicieron bucaneros o filibusteros, empezando una nueva vida que nada tenía que ver con la pasada. Hasta cambiaron de nombre, para que nadie les identificara con el pasado. La Hermandad de la Costa, con unas leyes diferentes de las europeas, era la mejor expresión de este paraíso libertario, donde cada hombre valía por sí solo, por sus hazañas en el mar. A estos bucaneros se refirió Jármy Chapa cuando escribió:

> Eran libertarios por excelencia; para ellos sólo contaban la libertad y la impunidad. Para conservar estas ventajas buscaron siempre guaridas y refugios donde fueran amos absolutos [...][22].

[21] C. H. Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XII*. París-Brujas, Desclée de Brouwer, 1939, p. 41.

[22] M. de Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma, 1983, p. 44.

Es de resaltar el hecho de que estos desheredados autogenerados amaron en verdad aquella América de tierras salobres y selvas, y la hicieron suya, felices de haber escogido la libertad. Tal como señaló Rediker, la piratería

> It was a way of life voluntary chosen, for the most part, by large numbers of men who directly challenged the ways of the society from which they excepted themselves [23].

Una página comúnmente olvidada, quizá hasta intencionalmente olvidada, es la de los filibusteros españoles, criados y esclavos de las ciudades españolas, que se fueron voluntariamente con los piratas cuando éstos asolaron dichas plazas. Y se fueron porque creyeron que así encontrarían la libertad de la que no gozaban en una sociedad muy estamentalizada. Ya hablaremos de ellos.

La fascinación por la aventura fue otro elemento motriz. Los éxitos logrados por algunos renombrados piratas contra las naves y las poblaciones españolas atrajeron a no pocos marinos y soldados. Sus hazañas circularon por Francia, Inglaterra y Holanda a fines del siglo XVI. El fenómeno se acentuó durante la centuria siguiente, sobre todo en su segunda mitad, cuando se imprimieron algunas obras sobre piratería y corso. Posiblemente esta literatura de piratas actuó sobre las gentes sencillas de la Europa occidental en forma semejante a como las novelas de caballería lo hicieron sobre los españoles durante la época de la conquista de América [24], lanzándoles al maravilloso encanto de lo desconocido. El Caribe se soñaba como un mundo mítico, lleno de costas atractivas (desde las Guayanas hasta las Floridas) e infinidad de islas paradisiacas, en las cuales abundaban toda clase de frutos y habitaban unos buenos salvajes en estado de vida natural. Exquemeling es quizá quien mejor representa esta fascinación y refleja el embrujo de tal medio sobre un habitante de la Europa de las brumas. En el ámbito inglés, Raleigh encarnó este atractivo por la aventura americana con su incesante búsqueda de quimeras y Dorados.

[23] M. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, p. 255.

[24] Indudablemente los piratas no eran voraces lectores de este género histórico, pues la mayoría eran analfabetos, pero hay que tener en cuenta que la literatura de entonces tenía un ámbito de difusión diferente del de la edad contemporánea [la lectura individualizada], gracias a la lectura en grupo. Los conquistadores españoles, analfabetos en su mayoría, eran grandes «lectores» de las novelas de caballería, como es sabido.

Tampoco debemos dejar de valorar el hecho de que para otros corsarios y filibusteros, especialmente franceses y holandeses, sus acciones en el mar representaron un verdadero servicio a sus patrias. Combatir al rey de España era abrir un nuevo frente de guerra allí donde era más débil: en el océano. Esto le obligaba a aliviar la presión sobre sus países. Incluso Inglaterra se sintió permanente amenazada de invasión durante la segunda mitad del siglo XVI, considerando esta lucha en el mar como prioritaria. Sus corsarios, que cumplían tal misión, llegaron a ser verdaderos héroes nacionales. Con todo, sin despreciar en modo alguno el valor de todos estos incentivos, que pudieron mover a no pocos piratas, no podemos dejar de perder de vista que los piratas fueron esencialmente los pobres, malditos, perseguidos y delincuentes de Europa.

La tercera causa de la piratería americana fue, como dijimos, la debilidad del imperio ultramarino hispánico. Las colonias americanas estaban indefensas, contrariamente a lo que se cree. El enorme poderío militar español en el Nuevo Mundo fue otra creación de la leyenda negra, que justificaba el intervencionismo anglofrancés, y que los mismos españoles no tuvieron recelo en aceptar y hasta en defender, porque les beneficiaba. Esta debilidad fue revelada por muchos ingleses y holandeses, y en el año 1642 por Thomas Gage[25], lo que dio origen a la conquista de Jamaica.

La realidad era que los españoles y portugueses dominaban una mínima parte del territorio que pretendían poseer y sus poblaciones eran pocas, pequeñas y dispersas. Una extraña política española de poblamiento había determinado colonizar las Indias con ciudadanos considerados entonces de *primera* categoría (ni judíos, ni judaizantes, ni moriscos, ni herejes, ni gitanos y ni, casi, delincuentes). España, un pequeño país de unos 11 millones de habitantes[26], despreció una oportunidad de oro para trasvasar a América los excedentes que deseaba evacuar de la península y

[25] El ex dominico señaló: «Though the continent be vast, and of many miles, yet it is very thinnly peopled by spaniards [...] within the maine land my time in the greatest cities there was not one gun or field-piece or wall castle or any bulwarke». T. Gage, *Some briefe and true observations concerning the West Indies* [...], en Th. Birch, *A collection of the State Papers of John Thurloe*, Londres, 1752, vol. III, p. 59.

[26] En 1600 la población sería de 11.347.000 habitantes, según los cálculos de Ruiz Almansa. Dicha población se repartía de la siguiente manera: Castilla, 8.304.000; Aragón, 1.358.000; Navarra, 185.000; Portugal, 1.500.000. Descontada la población portuguesa, España tendría entonces 9.847.000 habitantes. *Vide* M. Lucena Salmoral, «La Península Ibérica desde el siglo XVI al XVIII», en *Iberoamérica, una comunidad*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, t. I, p. 433.

prohibió el paso a Indias de aquellos ciudadanos de *segunda*, con lo cual se desangró por partida doble: expulsando de la metrópoli a los árabes, moriscos y judíos, y poblando América con sus limitados recursos demográficos, cuidadosamente seleccionados. Ni siquiera permitió que los judaizantes o conversos al cristianismo pudieran emigrar a las Indias hasta 1692. El resultado de esto fue una pobre política de poblamiento americano, con una migración anual promedia que difícilmente sobrepasó los 15.000 habitantes para... ¡todo el continente! Las ciudades hispanoamericanas fueron por ello pocas, pequeñas y muy dispersas, como hemos dicho. Usualmente tenían entre 50 y 150 vecinos [27], salvo casos excepcionales, lo que las imposibilitaba para enfrentarse a los piratas. Un solo navío pirata, como el *Jesus of Lubeck* de Hawkins, llevaba una tripulación de 140 hombres, potencial de ataque superior al de defensa de la mayor parte de los puertos americanos de entonces, que difícilmente podían poner en pie de guerra a 100 vecinos. Dichos vecinos solían además ser encomenderos, no militares, y estaban armados con lanzas y espadas que resultaban ineficaces frente a los arcabuces y pistolones de los piratas. Muchos ataques piratas con 400 y hasta 1.500 hombres se enfrentaron a 12 ó 20 soldados y 50 u 80 vecinos armados para la ocasión. En cuanto a la posibilidad de recibir ayuda de otra población cercana, era muy remota, habida cuenta de las grandes distancias que mediaban entre las ciudades. Así, por ejemplo, cuando Raleigh atacó Santo Tomé de la Guayana en 1605 y sus pobladores pidieron ayuda militar a Santa Fe de Bogotá, los refuerzos llegaron al cabo de seis meses. Naturalmente, no quedaba rastro alguno de los piratas. La defensa española se reducía así a un conato de resistencia en el fuerte –si lo había– donde servía, como mucho, una pequeña dotación de 20 ó 30 soldados, y a retirarse luego a la selva para esperar a que se fueran los atacantes. Esto explica el éxito de las acciones piratas.

A las causas fundamentales citadas cabe añadir las facilidades que el medio marítimo americano brindaba a los piratas. El Caribe tenía una extensión de 2.700.000 kilómetros cuadrados y más de un millar de islas,

[27] Hoffman ha señalado que en Santo Domingo durante la etapa 1548-63 «ninguno de los pueblos costeros, excepto Santo Domingo, contaba con un número superior a 75 vecinos con capacidad de tomar las armas; que éstas eran escasas, que la artillería era mínima, y que se carecía de jefes con experiencia militar para hacer frente a ese tipo de asaltos por sorpresa». P. E. Hoffman, «La defensa de las Indias», en *Historia General de España y América*, t. VII y *El descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos hasta finales del siglo XVI*, Madrid, Rialp, 1982, p. 732.

islotes y cayos, la mayor parte de los cuales estaban deshabitados, ofreciendo excelentes guaridas para quienes trataban de esconderse después de realizar una acción depredadora. No hay piratería sin un medio adecuado para ello, y la verdad es que el Caribe sobrepasaba con mucho a los de las islas griegas y la costa berberisca. En extensión y en posibilidades. En cuanto al Pacífico, era un océano abierto, con una salida fácil hacia el oriente, donde siempre podía buscarse un refugio cuando las naves de guerra españolas perseguían a los aventureros del mar.

Pese a todo esto, los establecimientos españoles podrían haber hecho frente a la piratería si la metrópoli hubiera mantenido la supremacía marítima, pero empezó a perderla a mediados del siglo XVI, pasando a una política naval defensiva. Luego sobrevino el desastre de la Invencible, que marcó el hundimiento del potencial marítimo hispano. Más grave fue que la industria naval española perdió el tren de la tecnología de avanzada. Los buques españoles de fines del siglo XVI resultaban muy pesados, de quillas cortas y de grandes castillos, frente a los utilizados por los piratas, alargados y muy veleros, con lo que caían fácilmente en manos de sus enemigos cuando sobrevenían los combates navales. Las indefensas poblaciones hispanoamericanas difícilmente podían recibir ayuda por mar. Ni por mar, ni por tierra.

La posibilidad de remediar todo esto era mínima, dado que España se embarcó en una política hegemónica en Europa que absorbió todos sus recursos económicos. Lo más que podía hacer era distraer algunos fondos para construir fuertes, aprestar una esporádica armada defensiva o asestar un golpe coyuntural a las bases de la piratería [28], que debió de abandonar luego por no disponer de efectivos suficientes para su ocupación.

Visto desde esta perspectiva, lo verdaderamente increíble no es que España no pudiera acabar con la piratería, sino que pudiera soportarla durante doscientos años. Un milagro similar al de detentar un monopolio comercial sin producir manufacturas y sin una marina que controlara el Atlántico. La explicación del extraño fenómeno no es otra que la elaboración de un ingenioso sistema defensivo de mínimo coste, el carácter terrestre de la dominación española y una increíble capacidad de resistencia para encajar los golpes del enemigo. Lo primero se hizo con el sistema de flotas y fortificaciones, de los que hablaremos en el próximo capítulo.

[28] Hoffman calculó los promedios anuales de gastos defensivos de todo el Imperio en 15.234 ducados para el período 1535-47; 67.347 para el de 1548-63; 130.722 para el de 1564-77, y 245.558 para el de 1578-85. P. E. Hoffman, *op. cit.*, p. 730.

Baste decir aquí que se diseñó un mecanismo muy eficaz, uniendo los centros neurálgicos del comercio mediante unas grandes flotas y fortificando las plazas claves, dejando desguarnecido el resto. Los piratas se estrellaron varias veces al intentar desarticularlo. El segundo aspecto, relativo al carácter terrestre de la colonización española, fue decisivo, pues los piratas eran gentes de mar, mientras que los vecinos lo eran de tierra. Cuando estos últimos abandonaban sus poblaciones asaltadas y se internaban en el monte, se producía el desconcierto de los primeros, que no sabían qué hacer. Ignoraban la forma de localizarles y tenían miedo a internarse por los caminos y trochas de la selva, donde podían caer fácilmente en emboscadas de los españoles o de los indios. Los casos en que fueron capaces de hacer esto (Maracaibo, Panamá) son verdaderamente célebres, por lo excepcionales y, desde luego, fueron posteriores a la época de *el Olonés*. Las travesías del istmo de Panamá por los piratas que deseaban asolar el Pacífico figuran como las acciones más penosas y heroicas de la historia de la piratería. De aquí que cuando se encontraban con el problema de que los vecinos habían huido de su ciudad, les enviaran emisarios ofreciéndoles evacuar la plaza a cambio de alguna suma, antes que buscarles en la selva. Incluso en el caso de que se negaran a pagar, preferían reembarcarse tras incendiar la ciudad, en vez de perseguirles. En términos globales puede decirse que los españoles mantenían una superioridad militar en tierra y los piratas en el mar. Esto explica que ni unos, ni otros acabaran con sus enemigos. Finalmente, hay que valorar la extraordinaria capacidad española para encajar golpe tras golpe durante siglos, rehaciendo interminablemente las fortificaciones, hasta que las circunstancias históricas cambiaron y las potencias europeas que auspiciaron la piratería se convirtieron en detractoras de dicho oficio, ya que los piratas atacaban también sus colonias.

Las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros

Nada tan confuso como distinguir entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros. Lo sigue siendo hoy día, pues si consultamos el Diccionario de la Lengua de la Real Academia nos dirá que pirata es el «ladrón que anda robando por el mar» y corsario «dícese del que manda una embarcación armada en corso con patente de su gobierno». En otra parte se aclara que corso es la «campaña que hacen por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones

enemigas». De esto parece deducirse que no hay pirata que ande robando por tierra, pese a que esto ocurrió, y que los corsarios no atacaban más que los buques de países enemigos, cosa que contradice lo que sir Francis Drake hacía en América, por no citar sino el ejemplo más patente. Peor resultan las definiciones de bucanero y filibustero. El primero es calificado como «pirata que en los siglos XVII y XVIII se entregaba al saqueo de las posesiones españolas de ultramar» y el segundo como «nombre de ciertos piratas que por el siglo XVII infestaron el mar de las Antillas». Los significados están cambiados, pues el bucanero era propio del medio antillano, mientras que el filibustero operaba tanto en el océano Atlántico como en el Pacífico. Por otra parte el bucanero es propio del siglo XVII, y de su primera mitad, sucediéndole luego el filibustero.

La falta de claridad en definir estas actividades demuestra en definitiva su similitud. No es un problema particular de nuestra lengua, pues ocurre igual en otras. Para los franceses son algo más diáfanas, pero tampoco demasiado. Jaeger ha señalado que: «corsaire, pirate et flibustier son très tôt devenus synonymes de voleur, ravisseur, cupide, filou, voire plagiaire» [29]. Tratemos, sin embargo, de poner algo de claridad en el tema, ya que es fundamental para nuestro libro.

Pirata era el que robaba por cuenta propia en el mar o en sus zonas ribereñas. Jaeger lo define así:

> un prédateur que vit de rapine maritime en s'appropriant le bien d'autrui, quel qu'il soit, agissant en toute indépendance et poussé par la griserie de l'aventure [30].

Para Azcárraga, piratería es «aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado» [31]. Su actuación indiscriminada contra todo tipo de navío mercante alteraba el comercio regular y motivaba su persecución por las potencias hegemónicas, afectadas por el desorden marítimo. El mismo autor afirma que un elemento básico de la piratería «consiste en que debe amenazar la seguridad comercial general y no tan sólo la de un país aislado o buque». Resulta así que el pirata es un enemigo del comercio marítimo en general porque se mueve exclusivamente por su afán de lucro, sin discriminar

[29] G. A. Jaeger, *Pirates, flibustiers et corsaires,* Aviñón, 1987, p. 11.
[30] G. A. Jaeger, *op. cit.,* p. 12.
[31] J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.,* p. 127.

ningún pabellón nacional. Esto explica que Hugo Grocio le excluyera del derecho de gentes, que amparaba a los corsarios. En América los piratas atacaron principalmente las colonias españolas y portuguesas, pero lo hicieron porque eran las únicas que existían en el siglo XVI, y luego porque fueron las más ricas durante el siglo XVII. Cuando las colonias inglesas fueron rentables, a comienzos del siglo XVIII, fueron igualmente objeto de sus depredaciones. El pirata ha contado con una valoración universal –excepto en los países hispánicos– por su enfrentamiento con los poderes dominadores. Su figura constituye un importante fenómeno histórico, sociológico y literario, aún no bien esclarecido.

El corsario actuaba igual que el pirata[32], pero amparado en una ética. Esta ética procedía de la ley del talión y era el derecho de represalia. La patente real que se le entregaba legalizaba su misión, por lo que, como señaló Azcárraga, «su participación en la guerra no podría ser considerada ni como un caso de piratería, ni como un acto de guerra privada». Este autor añade incluso que es preciso admitir la existencia de un «corso general», ejercido por todos los súbditos de un monarca contra los súbditos y propiedades de otro Estado beligerante (el derecho de represalia, como vemos), y un «corso particular», que sería el que usualmente llamamos corso, practicado por algunos súbditos que solicitaban a su soberano autorización para infligir daños al enemigo[33]. Jaeger ha enfatizado igualmente que la diferencia entre pirata y corsario estriba en la moral de este último: «Le corsaire est un type d'aventurier de morale différente mais de même pulsion [que el pirata]»[34]. Azcárraga nos da una buena definición de la actividad corsaria con estas palabras:

> la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos.

[32] Azcárraga señaló: «El fundamento, origen y piedra angular del corso marítimo se encuentra basado en la piratería». J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 161.

[33] Azcárraga anota: «Según esto hubo, por lo tanto, dos clases de corso: el uno, corso general en tiempo de guerra total, ejercido por todos los súbditos de un soberano sobre los súbditos y propiedades marítimas del otro beligerante, y el otro, corso particular o corso de represalia, si puede llamarse de este modo, ejercido también con la autorización de un soberano, pero solamente por aquellos súbditos que lo solicitasen practicar mediante la exposición de una ofensa o daños efectivos o imaginarios». J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 28.

[34] G. A. Jaeger, *op. cit.*, p. 12.

Frecuentemente el corsario es un marino mercante particular –no siempre– que ofrece sus servicios y una embarcación a un monarca –no tiene necesariamente que ser el suyo– en tiempos de guerra, para integrar con otros de su misma calidad una especie de marina auxiliar. Sus barcos son llamados igualmente corsarios, *corsaires* en francés, y *privateers* en inglés. El corsario, incluso, emplea la treta de enmascarar como buque mercante su embarcación de guerra para sorprender mejor a su víctima.

El corsario acepta las leyes y usos de la guerra, observa las instrucciones de su monarca y ofrece una fianza como garantía de que respetará el orden establecido. Su ejercicio profesional se limita a menudo por leyes u ordenanzas: leyes de Pisa de 1289; de Génova en 1313 y 1316; acuerdos de la Liga hanseática de 1363, 1364 y 1382; los anglofranceses de 1495 y 1597; el reglamento francés de corso de 1373 y las posteriores ordenanzas de corso de 1584 de Francia; 1597 y 1622 de Holanda; 1707 de Inglaterra; 1710 de Dinamarca, etc. La legislación española sobre el corso data, como dijimos, de 1356 (Ordenaciones de Pedro IV de Aragón) y de la normativa de los Reyes Católicos de 1480 sobre el quinto de las presas marítimas. Las primeras ordenanzas para el corso español en América son de 1674, como veremos en el último capítulo.

A la dificultad de diferenciar entre pirata y corsario por una razón ética se añade la coyuntural de la guerra. Si el pirata aceptaba servir a un soberano que había declarado la guerra a otro y atacar sólo sus naves, se transformaba automáticamente en corsario. Si, por el contrario, un corsario no respetaba un armisticio firmado por su soberano y seguía actuando contra el enemigo, se convertía en pirata. En una época de comunicaciones marítimas difíciles, estas situaciones resultaban a veces sutiles y hasta injustas, como ha anotado Merrien:

> Si le corsaire continue son activité après la cessation des hostilités, alors on peut le prendre comme pirate, ce qui, d'ailleurs, est parfois fort injuste, le corsaire en mer ayant pu ne pas être informé de la paix[35].

Eran raros los corsarios que suspendieron un ataque al enterarse de que su rey acababa de firmar un tratado de paz. En este libro veremos algunos de ellos. Para terminar de complicar las cosas diremos que en América existían unos extraños corsarios franceses que sólo actuaban contra las posesiones españolas situadas al sur del trópico de Cáncer y oeste

[35] J. Merrien, *Tels étaient Corsaires et Flibustiers*, París, 1957, p. 9.

del meridiano de las Azores. La Paz de Vervins, acordada entre España y Francia, estipuló en un artículo secreto que tal armisticio no tendría validez en dicho espacio. Resultaba así que un aventurero francés con patente de corso era un honrado marino que zarpaba de su país y llegaba al meridiano de las Azores, momento en el cual se transformaba en corsario.

Azcárraga ha señalado las causas por las cuales un corsario podía ser considerado auténtico pirata, que son las siguientes:

1ª. Cuando el barco pirata no posee patente.
2ª. Cuando continúa su actividad corsaria después de que haya expirado el plazo que se le marcó en su patente o si la guerra ha terminado o si dicha patente le fue retirada.
3ª. Cuando el corsario ha aceptado dos o más patentes de distintos beligerantes.
4ª. Cuando el corsario se apropia ilegal y directamente, en su beneficio propio, de barcos y cargamento.
5ª. Cuando el corsario acepte la patente de un Estado con la tajante prohibición a este respecto de su gobierno (en este caso puede ser tratado como pirata incluso por su propio Estado que le otorgó la primera patente).
6ª. Cuando el corsario viole las leyes del derecho de gentes y use un falso pabellón.
7ª. Cuando no presente voluntariamente su presa ante un tribunal competente.
8ª. Por último, cuando el corsario haga su guerra en aguas fluviales del enemigo[36].

La sumisión de un corsario a un determinado monarca se simbolizaba en la entrega a éste de una parte del botín. Por eso Merrien le ha calificado de *guerrier à la commission*. La comisión, en cualquier caso, convertía al monarca en socio y cómplice de las acciones de su corsario. La soberana inglesa entregaba a sus corsarios notables algunos buques reales para aumentar la eficacia de sus golpes de mano, con lo que también incrementaba sus propios ingresos. El corso era así una actividad subvencionada por el mismo Estado. De aquí que fuera apoyado económicamente por burgueses e incluso por nobles, ya que era parte del establecimiento estatal al que todos servían. De aquí también que el corsario fuera considerado una figura heroica para su país. Si el pirata era romántico, porque luchaba contra el sistema, el corsario era, en cambio, clásico, porque estaba integrado en el mismo e incluso lo sostenía.

[36] J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, pp. 131-32.

Pese a todo lo dicho, el mimetismo entre pirata y corsario subsistió siempre. Quizá porque, como anotó Azcárraga, «todos los corsarios son piratas... y todos los piratas son o pretenden ser, por lo menos, corsarios». El problema es aún mayor si tenemos en cuenta que, como dice dicho autor, «el corso se practicaba tanto en tiempo de paz, como medida de represalia, como en tiempo de guerra» [37]. Podía haber, por tanto, corsarios que, usando el derecho de represalia, atacaran buques de otro país con el que no existía un estado definido de guerra. Inglaterra, Holanda y, en menor medida, Francia, emplearon durante el siglo XVI y primer cuarto del XVII unos corsarios que no encajaban en la tipología que hemos definido, pues combatían contra buques y poblaciones españolas en tiempos de paz. Para los españoles el problema era claro; se trataba de auténticos piratas, y se sorprendían de que éstos se ofendiesen cuando les daban tal calificativo. Drake, por ejemplo, se lo tomaba muy a pecho, y con sobrada razón, pues al fin y al cabo obraba con la aquiescencia, patente, buques y hasta capital de su reina y contra una nación, España, considerada enemiga de la suya, aunque no mediara un estado de declaración formal de guerra. Algo parecido ocurría con los corsarios holandeses, que difícilmente podían declarar la guerra a España, perteneciendo a su misma Corona. Habría así que arbitrar una fórmula intermedia entre corsario y pirata para este tipo de aventureros del mar, que no eran ni lo uno, ni lo otro, y sí ambas cosas a la vez. Introducir una nomenclatura para ellos resulta extremadamente peligroso y arriesgado, dada la susceptibilidad existente sobre la temática, pero es necesaria cuando tratamos de hablar con propiedad de este oficio ambiguo. Se nos ocurren varios términos como corsopiratas, corsoratas, coratas o, simplemente, el de corsarios-piratas, que utiliza el propio Azcárraga. Quizá corsopiratas sea el mejor. Un corsopirata o corsario-pirata sería, por consiguiente, un corsario, dotado de patente gubernamental, que actúa contra los buques y puertos de otra nación a la que no se ha declarado oficialmente la guerra, pero a la que se considera enemiga. El gobierno que le respalda puede incluso no ser reconocido, como ocurría en el caso holandés. Los corsopiratas no atacan nunca buques de su propio país –en sentido amplio, no en el de Estado– , ni a los de países amigos del suyo –en esto se distinguen de los piratas– y actúan con todas las artes propias de la piratería contra bienes y propiedades de la nación tachada de enemiga.

[37] *Ibid.*, p. 28.

Los bucaneros fueron una creación exclusivamente americana. Tomaron su nombre de la palabra *bucan* o *boucan*, que parece ser de origen karib –para otros historiadores es arawak, lo que es más improbable– y se refería, según Exquemeling, a la forma en que los indios (caribes) asaban la carne. En realidad la asaban y ahumaban a la vez con madera verde y mediante un ingenio que llamaban barbacoa. *Bucan* era así la acción de preparar la carne asada y ahumada. Los bucaneros copiaron el procedimiento indígena. Cazaban el ganado cimarrón, puercos y vacas salvajes, descuartizaban las presas, las asaban y ahumaban, y las vendían a quienes querían comprárselas, piratas, por lo común, que merodeaban por sus latitudes. Los bucaneros aparecieron a partir de 1623 y se localizaron donde había ganado cimarrón: la parte deshabitada de la isla Española. Más tarde se hicieron también piratas, pero siguieron empleando el mismo gentilicio para designarse a sí mismos. Gosse dijo de una manera gráfica que «de matarifes de reses se convirtieron en carniceros de hombres». Se llamó así bucanero tanto al cazador de ganado salvaje, como al cazador que había abrazado la piratería. En cualquier caso el bucanero fue propio del Caribe y del segundo cuarto del siglo XVII.

Los filibusteros resultaron de la fusión de los bucaneros y los corsarios. Su nombre es igualmente de un origen confuso. Para algunos historiadores deriva de las palabras holandesas *vrij buiter*, que significan «el que captura el botín», traducidas al inglés como *free booter* y al francés como *flibustier*[38]. Para otros viene de las palabras holandesas *vrie boot*, que se trasladarían al inglés como *fly boat* o «embarcación ligera», ya que las naves empleadas por estos piratas eran livianas y de forma aflautada, lo que les permitía gran maniobrabilidad. Los filibusteros aparecieron a partir de 1630 y principalmente en la isla Tortuga. Jaeger afirma que el filibusterismo es un fenómeno exclusivo del Caribe y de medio siglo bien determinado: el transcurrido desde 1630 hasta 1680. El filibusterismo fue sagazmente aprovechado por los países de Europa occidental en su pretensión colonialista. Les brindaron refugio y ayuda a cambio de la cual se convirtieron en serviles a sus propósitos. Por esto, para Deschamps, el filibustero es un pirata semidomesticado e igualmente de un tiempo muy concreto, señalado anteriormente.

Tanto bucaneros como filibusteros carecían de nacionalidad. Eran principalmente franceses e ingleses, pero no respetaban los buques de su país. Atacaban, por tanto, a cualquier buque mercante –y esto los equipa-

[38] G. A. Jaeger, *op. cit.*, p. 11.

raba a auténticos piratas–, pero preferentemente a los españoles, por ser los que transportaban cargas más valiosas. Las potencias enemigas de España decidieron atraérselos a su lado para que actuaran solamente contra las naves peninsulares. Se convirtieron así en unos piratas con patente de corso para asaltar posesiones y buques españoles, de lo que deriva ese calificativo de piratas «domesticados» que les dio Deschamps. El hecho de contar con la colaboración inglesa, francesa y holandesa les permitió empresas de mayor envergadura que las realizadas por los bucaneros, que actuaron de forma independiente. Para León Vignols, sin embargo, no existe una verdadera sucesión temporal entre los bucaneros y los filibusteros, que fueron, en su opinión, dos sociedades complementarias. Pasaban de un oficio a otro, según les convenía. Su punto de vista está poco aceptado, pese a todo.

Resulta así que los bucaneros fueron los cazadores de ganado salvaje de la Española y también piratas independientes del Caribe durante el segundo y tercer cuartos del siglo XVII, mientras que los filibusteros fueron piratas empleados principalmente por las potencias europeas enemigas de España en el Atlántico y en el Pacífico durante la segunda mitad de dicha centuria.

Para terminar este particular, conviene aclarar que piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros son tipologías representativas de un oficio de ladrones del mar que tenía infinitos eslabones intermedios, imposibles de definir. Como ocurre frecuentemente, lo indefinido es más usual que lo definido, pues el hombre gusta de expresar su voluntarismo contra todo tipo de clasificaciones. Veremos así piratas semicorsarios, corsarios semipiratas, bucaneros semifilibusteros, etc.

Vocación, aprendizaje y oficio

A la piratería se llegaba por necesidad, difícilmente por vocación. Algunos europeos sintieron distintas motivaciones que les condujeron hacia ella, como dijimos, pero fueron siempre una minoría. Es inimaginable una piratería integrada por personas acomodadas o de las altas clases sociales de un país. Nobles, burgueses y altos funcionarios encontraban siempre una forma de satisfacer su espíritu de aventura, su patriotismo, su religiosidad y hasta su independencia, sin necesidad de llegar a convertirse en piratas. Además, el corso brindaba oportunidades para quienes se movían por tales incentivos, con la ventaja de ofrecer casi las mismas

emociones y contando con el respaldo de sus monarcas y el respeto de sus compatriotas.

Es imposible hacer aquí un inventario de los necesitados de Europa. De hecho, los estudios sobre la pobreza son todavía escasos y muy localizados para determinadas épocas y regiones. Aceptemos, por tanto, lo que tradicionalmente se ha afirmado de que los piratas serían gentes pobres o miserables, delincuentes, vagabundos, desertores o perseguidos por sus ideas. Sabemos que hacia mediados del siglo XVII muchos de ellos, los famosos filibusteros, eran *engagés* o comprometidos, gentes humildes reclutadas por algunas compañías comerciales durante un plazo de tres años. Las compañías los vendían luego por 30 escudos a los plantadores antillanos, quienes los trataban peor que a esclavos, como señala Exquemeling, una de tales víctimas:

> Hay algunas personas que se van a Francia (sucede lo mismo en Inglaterra y otras partes) y caminando por las ciudades, villas y lugares, buscan gente y hacen grandes promesas, a quien teniéndolos ya engañados y transportados a sus tierras, los hacen trabajar como a caballos, siendo mucho más que a los negros; pues dicen que deben conservar sus esclavos por serles perpetuos, y los blancos que revienten, pues no están más que tres años a su servicio[39].

El mismo autor nos informa del tráfico de que eran objeto:

> oblíganse estos jornaleros por tres años; no permitiendo la crueldad y mala conciencia de los amos, a dejar de comerciar sus personas, a veces, como con caballos en feria, vendiéndolos a otros como a negros de Angola.

Los pobres colonos que lograban sobrevivir a semejante trato recobraban la libertad al cabo de los tres años, pero se encontraban sin dinero para volver a Europa, ni para rehacer sus vidas, por lo que se enrolaban fácilmente en cualquier empresa pirata. Exquemeling, que sufrió en carne propia todo esto, nos explica su «vocación» de esta forma:

> Luego que me vi libre (hallándome como Adán recién formado de la mano de aquel Infinito y Poderoso Señor), más desnudo de todo humano medio, ni para ganar mi triste vida, me resolví a entrar en el iniquo Orden de los Piratas[40].

[39] J. Exquemeling, *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales,* Madrid, 1793, edic. facsimilar de Hispano Americana de Publicaciones, Sevilla, 1987, p. 41.

[40] *Ibid.*, pp. 11-12.

En cuanto al aprendizaje y ejercicio del oficio dependió naturalmente de la época, que configuró diversos tipos de piratas, como vimos. Usualmente lo primero se hacía a la sombra de algún reconocido maestro pirata, que transmitía su experiencia al discípulo por la vía experimental mientras éste servía bajo sus órdenes: tipos de navíos mercantes y de guerra con sus dotaciones defensivas, técnicas de navegación, rutas y vientos dominantes, sistemas de sortear borrascas, tormentas o huracanes, claves comerciales, puertos peligrosos y francos, mercancías que se transportaban desde determinados puertos, etc. Había también que aprender a convivir con los compañeros, sus normas de conducta, castigos impuestos a quienes las violaban, los derechos (partes en que se dividía el botín y compensaciones que se pagaban a quienes perdían algún miembro), etc. El aprendizaje se hacía a veces de forma acelerada, cuando el discípulo había pertenecido a la tripulación de un buque asaltado a la que se ofrecía la disyuntiva de unirse a los piratas o ir a parar al fondo del mar. Más difícil era ascender luego dentro del oficio, pues la máxima dignidad, la de capitán pirata, era comúnmente electiva y otorgada por el voto de los tripulantes. Los piratas tenían que elegir con mucho cuidado a su capitán, pue, como señaló Jármy Chapa, éste tenía que ser

> capaz de manejar su barco en cualquier circunstancia, de manera habilísima; capaz también de controlar la banda de rufianes que tenía a su mando, en luchas, enfermedades, descontento, motines y hambre; empleaba con éxito las artes diplomáticas para forjar alianzas y tratar con autoridades; debía tener espíritu comercial para disponer correctamente de los bienes robados; contar con intrepidez, afán de libertad y de aventura. La piratería era un crimen muy especial que exigía de sus seguidores mucho más que arrojo, astucia, sangre fría y habilidad en el uso de las armas[41].

Ciertamente no debía de ser fácil reunir las condiciones apropiadas para todo esto. Una vez en la cumbre, venía lo peor, que era sostener el prestigio a base de golpes afortunados, dotes de camaradería con sus hombres y conocida crueldad con los enemigos. El capitán pirata se jugaba su liderazgo en cada acción. Si fracasaba era depuesto inmediatamente. Su cargo estaba así permanentemente sujeto a la posibilidad de seguir triunfando, lo que no era fácil. El capitán que lograba sostener su prestigio durante años se convertía así en un ser casi mítico. Cuando uno de

[41] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 44.

ellos llamaba a sus camaradas para una acción, acudían centenares de piratas para enrolarse bajo su bandera, como si se tratara de un general europeo[42].

Los piratas elaboraron sus propios códigos de conducta, tal como veremos al estudiar a los filibusteros. A bordo se comportaban como las restantes gentes del mar. Cantaban, bailaban, jugaban y hacían ejercicios de fuerza o habilidad para pasar el tiempo. Cada uno vestía como podía, abundando en ellos la desnudez y las ropas sucias y rotas. Lo usual era una camisa ligera de algodón, un pantalón ajustado que dejaba al descubierto la pierna y un sombrero de lana. Muchos iban descalzos y otros usaban botas burdas. Al principio no tuvieron la menor preocupación por los pabellones. No usaban ninguno o enarbolaban el de cualquier nación para engañar mejor a sus víctimas. A partir del siglo XVII empezaron ya con la preocupación por las banderas, pero en época de los filibusteros. Los piratas fundamentaban su ataque en el abordaje, ya que su artillería no solía ser muy poderosa y no tenían ningún tipo de consideración con los prisioneros.

El oficio de corsario era mucho más complicado, pues mezclaba el comportamiento de un pirata con el de un marino de guerra. De aquí que resultara tan incomprensible. La disciplina a bordo solía ser mayor, llegando a prohibirse el juego en algunas ocasiones. Una práctica corsaria usual era camuflar el buque de pacífico mercante y luego, en el momento del ataque, arbolar pabellón nacional y desenmascarar la artillería. Los corsarios usaron buques muy bien artillados, suministrados comúnmente por los soberanos que les daban la patente. El abordaje se realizaba con arreglo a las más exigentes normas de la piratería, pero luego se evitaba maltratar a los pasajeros capturados. Al repartir el botín se separaba siempre la parte correspondiente al rey. En general, el corsario se comportaba en el mar como un pirata, pero con el freno impuesto por la respetabilidad del monarca al que servía.

El mejor momento de los piratas no era la captura de una nave, sino el regreso victorioso a la guarida. Era la gloria, cuando todos los compañeros podían comprobar aquello de lo que habían sido capaces. El recibi-

[42] Cuando Morgan llamó a sus compañeros para la empresa de Panamá, según Exquemeling, «concurrieron en gran número con navíos, canoas y barcas, para entender los preceptos del inhumano Morgan. Muchos que no tuvieron ocasión para ir por mar, atravesaron los bosques de la Española, y en fin se hallaron todos el día 24 de octubre del año de 1670 en el lugar de su asignación». J. Exquemeling, *op. cit.*, pp. 155-156.

miento era siempre solemne, y tras él venía una verdadera bacanal en todas las tabernas de la población. Los piratas afortunados se gastaban en tres o cuatro noches todo lo que habían logrado robar con el esfuerzo de varios meses, quedando nuevamente en la miseria. Las mujeres, el ron y el juego devoraban todo el botín.

No siempre había un regreso feliz. A veces volvían con las manos vacías. A veces no regresaban. Cuando caían en manos españolas sufrían un duro castigo, como dijimos. Una sentencia dictada en 1557 contra el pirata Domingo Gondi, florentino y capitán de la galeaza francesa *Crezen*, de Burdeos, apresada por don Álvaro de Bazán, nos ilustra sobre el particular. El capitán Gondi y 12 de sus hombres fueron ahorcados y a los pilotos se les condenó a 100 azotes y pena de galeras por seis años[43].

Una historia con pocos documentos, pero con abundante literatura

La historia de la piratería adolece de carencia de fuentes documentales. Tal como señaló Francisco Mota, «la escasez de documentos impide llegar a lo que pudiéramos considerar historia, en el sentido científico de la misma»[44]. Los archivos americanos y europeos contienen algunos procesos de piratas capturados, pero corresponden a una parte mínima de los que existieron y, desde luego, a los menos importantes. Los piratas notables siempre encontraron la forma de salir bien librados. Siempre hubo falta de pruebas en los juicios contra los piratas afortunados, pero no para los fracasados. Los procesos son, además, tendenciosos y difícilmente pueden contrastarse con otra documentación. Tampoco abundan testimonios escritos de los piratas, salvo honrosas excepciones, ya que por lo regular

[43] La sentencia reza que Gondi y sus 12 hombres estaban condenados «en pena de muerte natural [...] de la cual [cárcel] sean sacados todos cabalgando en asnos con albarda, atadas las manos e soga de esparto a la garganta, e con voz de pregonero publique los dichos delitos de la pena, e la pena que para ello se les da sean ahorcados e colgados en el rollo público o horca que huviere e para ellos se hiciere, quedando en ellos colgados por las gargantas por las dichas sogas, por manera que todos e cada uno de ellos mueran asi muerte natural, y el dicho Domingo Gonchi sea e muera degollado con cuchillo, de manera que del todo se le corte e aparte la cabeza de su cuerpo, el cual este así degollado e descabezado por tiempo y espacio de 6 horas en la parte e lugar donde esta ejecución se hiciere, e los dichos sus consortes estén ahorcados en el rollo o horca en que murieren por tiempo y espacio de 12 horas». J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, pp. 250-251.

[44] F. Mota, *Piratas en el Caribe,* La Habana, Casa de las Américas, 1984, p. 7.

eran analfabetos y no tenían ninguna preocupación literaria. Esto impide el verdadero estudio histórico de la piratería, que ha de realizarse forzosamente con las escasas fuentes parcializadas existentes y con una panorámica factual de asaltos a barcos y puertos.

Mucho se ha resaltado la influencia de los relatos de piratas sobre las sociedades holandesa, francesa e inglesa. Jaeger ha estudiado muy bien este aspecto y defiende la hipótesis de que pudo inducir a muchos de sus contemporáneos hacia tal oficio[45]. Sin ánimo de menospreciar tan importante trabajo hemos de decir, no obstante, que esta literatura de piratas es muy tardía y se publicó cuando la piratería estaba ya declinando, por lo que su repercusión sobre el oficio que estudiamos fue seguramente menor de lo que se cree. Pudo influir en la vocación de la última hornada de piratas, pero no en la de los siglos XVI y primera mitad del XVII. En realidad, la primera obra que se interesó por el tema es la del padre Duterte, *Histoire Générale des Antilles habitées par les Français*, que data de 1667-71, y el libro que verdaderamente llamó la atención sobre la figura de tales piratas, en su variante filibustera, fue la del holandés Henrick Smeeks, llamado también Alexander Olivier Exquemeling, Exquemelin para los ingleses y Oexmelin para los franceses, titulada *De Americaensche Zee-Roovers*, que se publicó en Amberes el año 1678. Exquemeling estuvo en la Tortuga desde 1666 y fue filibustero hasta 1674, ejerciendo además de médico y barbero. Al volver a Europa escribió el relato de lo que había vivido, y su obra se convirtió en un verdadero *best-seller*. Fue traducida muy pronto al francés, alemán e inglés e incluso al español (la versión española salió en 1681 con el nombre de *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales*). A Exquemeling le siguió Jan Ten Hoorn en 1676 con su libro *Historia de los aventureros de los mares de América*. Otras obras francesas que se interesaron por resaltar los aspectos de la piratería fueron la de Jacques Le Febvre, *L'Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes;* la de Lesage, *Les aventures de M. Robert Chevalier, dit de Beauchêne, capitaine de flibustiers dans la Nouvelle France,* de escasa originalidad; la del barón de Pointis, *L'expedition de Cathagene faite par les François en 1697,* escrita por el propio almirante que dirigió la operación, y publicada en Amsterdam el año 1698 y, finalmente, la muy tardía de R.-P.-J.-R. Labat *Nouveaux voyages aux Isles de l'Amerique* [...], terminada en 1722 y publicada en París en 1743, que recoge sus memorias de

[45] G. A. Jaeger, *op. cit.*, capítulo IV de la obra, titulado «Les aventuriers de papier», pp. 53-60.

misionero en las Indias occidentales francesas (Martinica, Dominica, Granada, Saint Kitts, etc.) entre los años 1693 y 1705.

También fueron muy tardíos los relatos sobre las hazañas de los piratas en Inglaterra. La expedición de 1680 al Pacífico generó nada menos que cinco relaciones. Las más importantes son la de Basil Ringrose, *The Dangereus Voyage and Bold Attempts of Captain Bartholomew Sharp*, publicada en Londres en 1685 como un segundo volumen a la obra de Exquemeling; la de Lionel Wafer, titulada *A new voyage and description of the Isthmus of America*, publicada en 1699, y la de William Dampier, *Voyages consisting of a new voyage round the world* [...], escrita en cuatro volúmenes y conocida usualmente por la edición de J. Masefield (2 volúmenes, Londres, 1906), de la cual sólo una parte se centraba en las grandes acciones piratas realizadas en el golfo de Campeche y el istmo de Panamá. Ya en el siglo siguiente apareció la extraordinaria de Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, publicada en 1724 y 1728, cuando la piratería se extinguía en América.

En la mayor parte de estas relaciones los tesoros españoles capturados por los piratas superaban a los de la cueva de Alí Babá. Aunque fueron muy tardías para motivar una verdadera vocación pirata, como indicamos, tuvieron el mérito de encender la llama del interés por el tema, dando origen posteriormente a una gran literatura en la que los piratas asumieron el papel de protagonistas heroicos. Tal y como ha escrito Jármy Chapa:

> el espíritu de aventura, la audacia, la decisión, la rapidez para proceder y la intrepidez de los piratas, corsarios y filibusteros, ha provocado siempre, de alguna manera, la admiración de los hombres de tierra. El carácter de los piratas tuvo la facultad de encender la imaginación humana al igual que lo hace el mar y las islas lejanas y misteriosas[46].

Especialmente, como es bien sabido, ha sido una literatura muy proyectada hacia determinadas edades juveniles, dejando huellas muy profundas en sus lectores.

En España faltó esta literatura pirata, pues el oficio fue considerado siempre despreciable, como señalamos. Los piratas no fueron héroes, sino malhechores. La única obra que conocemos sobre este género es totalmen-

[46] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 43.

te ignorada, pese a que su autor se adelantó a todos los relatos anteriormente citados, ya que la escribió antes de 1624. Nos referimos al famoso cronista fray Pedro Simón, que se empeñó en hacer una biografía de Francis Drake (le dedicó a ella toda la sexta *Noticia Historial*, con un total de XIX capítulos), anotando lo exótico de su trabajo, pues como dice:

> no pienso hasta hoy lo haya hecho escritor alguno, aunque han tratado a pedazos algunos, como fue el arzobispo de Santo Domingo, Ávila [...] y aquel Fénix de España y aun del mundo, en poesía, Lope de Vega, hizo su Dracontea.

Naturalmente Simón se consideró obligado a justificar el porqué de tal singularidad, casi incomprensible en un historiador español de la época:

> respondiendo a la citada objeción que alguno puede dar diciendo que por qué han de escribir españoles los felices sucesos y casos adversos que tuvieron en el discurso y encuentros que tuvo este protestante inglés Francisco Drake con nuestros españoles en estas costas de las Indias[47].

Lamentablemente, de la obra de fray Pedro sólo se publicó la primera noticia en 1627. La sexta noticia, donde estaba la biografía de Drake, no vio la luz hasta 1892 en Bogotá, por lo que ha pasado desapercibida para los historiadores de la piratería. Por esto, la única obra española sobre el particular que se cita siempre es la muy tardía (siglo XVIII) de Dionisio Alsedo y Herrera, *Piratería y agresiones de los ingleses y otros pueblos de la Europa a la América Española desde el siglo XVI al XVIII*, que tampoco se publicó hasta 1883. Pese a todo esto, la piratería ha tenido un lugar notable en el teatro y la novela españolas a través de las obras de Lope de Vega, Góngora, Cervantes, etc.

[47] Simón nos da tres argumentos a su debilidad de hacer la biografía de Drake: porque servirá de advertencia para que los españoles no sean descuidados ante los asaltos enemigos, ya que donde le hicieron resistencia «siempre salió con las manos en la cabeza»; porque servirá de reprimenda o de castigo como el que el padre hace a su hijo; y lo tercero porque servirán para la corrección de los españoles, tal como se moraliza en la Biblia con el martirio de los Macabeos. Fray Pedro Simón, *Noticias Historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales,* Bogotá, ed. Kelly, 1953, t. VII, pp. 229-230.

Periodización de la piratería americana

La piratería americana duró doscientos años, como dijimos. Comenzó en 1521 coetáneamente a la primera guerra de Carlos I con Francia (1521-1526) y acabó poco después de firmarse el Tratado de Utrecht, hacia 1722. Empezó, en realidad, cuando España era la única poseedora del Nuevo Mundo y terminó cuando Inglaterra, Francia, Holanda, Suecia y hasta Dinamarca se habían establecido en él. Su proceso histórico guarda, por consiguiente, una enorme relación con la hegemonía mundial de España, que le disputaron Francia, Inglaterra y Holanda. Durante esos, doscientos años, la piratería atravesó coyunturas muy cambiantes en el tiempo que es preciso parcelar para su mejor comprensión, evitando colocar en un plano sincrónico figuras y problemas de épocas diferentes. Afrontaremos su análisis mediante una división en cinco grandes períodos, enmarcados por los años 1521, 1568, 1621, 1655, 1671 y 1722, especialmente significativos. El primero de ellos corresponde al nacimiento y desarrollo inicial de la piratería, y transcurre entre 1521, cuando se efectuó el primer asalto notable, y 1568, año en que España pudo garantizar a sus flotas el paso por el canal de la Bahama, después de haber expulsado a los franceses de la Florida. Es también el período que muchos denominan de la piratería francesa, ya que fue la dominante.

Durante el segundo se produjo el gran desarrollo del corso y podemos encuadrarlo entre 1569 y 1621, correspondiendo la última data al fin de la Tregua de los Doce Años y a la aparición del bucanerismo. Inglaterra acosó a España con los «perros del mar» de la Reina Virgen, verdaderos corsopiratas o corsario-piratas.

Entre 1622 y 1655 tenemos el período de los bucaneros, que operaban desde sus bases de la Tortuga y Santo Domingo, mientras proseguían los corsos inglés, francés y holandés. Fue la época libertaria de la piratería y concluyó con la toma de Jamaica en 1655.

Desde 1656 hasta 1671 transcurre el período significado por el filibusterismo. Posiblemente fue el más duro para las colonias españolas, cuyos puertos principales sufrieron terribles ataques organizados desde las bases de Jamaica y Santo Domingo. El año 1671 marca la culminación del filibusterismo con la toma y destrucción de Panamá por Morgan, sin duda la acción más notable realizada por este tipo de piratas.

El quinto y último período de la piratería transcurre entre 1672 y 1722 y es el de agonía de este oficio. Inglaterra se transformó en enemiga de la piratería, al haber conseguido unas colonias prósperas en América, y

lanzó contra ella a su flota, secundada por Francia y España. Los piratas fueron cazados en el mar uno a uno, al no poder contar con bases de aprovisionamiento, y sus banderas negras desaparecieron de los mares americanos durante la segunda década del Siglo de las Luces.

Capítulo II

LOS COMIENZOS: LOS ASALTOS A LAS POBLACIONES Y EL CONTRABANDO (1521-1568)

El período 1521-1568 es la edad de hierro de la piratería americana. La iniciaron los piratas y corsarios franceses, atraídos por el oro americano y aprovechando el estado de guerra casi permanente entre su nación y España. Pronto comprobaron que, salvo algún golpe afortunado, la captura de naves españolas cargadas de cueros y azúcar era un flaco negocio. Se dedicaron entonces a asaltar las poblaciones del Nuevo Mundo. Las saqueaban y, finalmente, pedían rescate a sus vecinos por no incendiarlas, lo que aumentaba algo el botín. Los beneficios del sistema siguieron siendo escasos, pese a todo, pues tampoco las ciudades eran ricas. La gran riada de plata americana no apareció hasta pasada la primera mitad del siglo XVI. Felipe II desvaneció entonces los sueños dorados de los piratas al organizar inmediatamente el régimen de flotas. A partir de entonces los aventureros del mar vislumbraron dos negocios importantes: contrabandear negros y mercancías con los indianos y apoderarse de las flotas de la plata. Lo primero tentó especialmente a los ingleses, que crearon escuela con John Hawkins. Lo segundo fue más bien preocupación de los franceses, que entablaron una gran batalla para apoderarse de un territorio próximo al pasillo por el que inexorablemente pasaban tales flotas: el canal de la Bahama. El desastre de Hawkins en Veracruz en 1568 acabó con el sistema contrabandista ideado en el siglo XVI –le sustituirían otros en centurias siguientes–, y la victoria española en la Florida aseguró el camino de las flotas de la plata. Nuestro período terminó así con una aparente victoria española sobre la piratería y el contrabando.

El balance de la piratería contra España entre 1536 y 1568 –prácticamente casi todo nuestro período– fue de 189 barcos capturados y 74 incursiones en tierra. En el Atlántico americano sólo se apresaron 152 naves españolas, pues las 37 restantes lo fueron en el triángulo compren-

dido entre España, Canarias y las Azores[1]. Resulta así que la media (4,75) no llegó a cinco barcos por año. No puede decirse, por consiguiente, que este despertar de la piratería fuera especialmente grave para las colonias americanas.

La riqueza de las Indias de acá

Todo comenzó en marzo de 1493, cuando don Cristóbal Colón arribó a Cintra anunciando a bombo y platillo que había descubierto las Indias navegando directamente por la mar océana, que no era otra que la del Atlántico. El nuevo almirante escribió una carta a varios personajes importantes, la llamada *Carta de Colón*, fechada el 3 de marzo del mismo año, comunicando el hallazgo de seis islas ricas en oro y habitadas por unos extraños seres parecidos a los guanches de Canarias. Dicha carta se tradujo pronto a diversos idiomas y se imprimió en Florencia, Roma, Amberes, París y Basilea. Los europeos extrapeninsulares se enteraron por ella del descubrimiento de la India, pero no de la ruta que había que emplear para llegar hasta allí, cosa que Colón guardó celosamente. Después de esto, España estableció una técnica de sigilo en torno a sus descubrimientos, lo cual impidió que dichos europeos tuvieran noción de lo que iba apareciendo en América. Se filtraron algunas noticias, sin embargo, como la de que los españoles habían establecido una base colonizadora en una isla llamada Hispaniola, que habían descubierto otras tierras en las que abundaban el oro y las perlas –cuyas muestras llegaron pronto a los mercados internacionales– y que los portugueses habían hallado otro territorio que les correspondía por el Tratado de Tordesillas.

En 1507 se difundió por Europa una noticia sensacional: la nueva tierra de los españoles era nada menos que un continente, el cuarto de nuestro planeta. La revelación se hizo en una impresión de la obra de Ptolomeo realizada por un equipo de sabios de la Academia del Vosgo. En su prólogo, la *Cosmographiae Introductio,* se señalaba que así lo había demostrado el navegante florentino Amerigo Vespucci, en cuyo honor se proponía que el continente se llamase América. Incluso se daba un perfil del mismo, junto con los de Europa, Asia y África. Fue la primera imagen de América en casi toda Europa, ya que el mapa trazado en 1500 por Juan de la Cosa era desconocido fuera de la península. Los españoles seguían empeñados en llamar Indias a sus posesiones ultramarinas, lo que tam-

[1] P. E. Hoffman, *op. cit.*, pp. 731-734.

bién se aceptó, pero poniéndoles el apellido de occidentales, o de acá, para diferenciarlas de las orientales, o de allá.

A partir de entonces se tuvo una conciencia más clara de lo que era América, aunque se seguía ignorando la forma de llegar a ella. No había mapas del Nuevo Mundo y se desconocían las rutas de navegación para cruzar el Atlántico, secretos que españoles y portugueses guardaban. Tampoco se sabía si se podría vivir en ellas. Se hablaba de indios caníbales y de crueles gobernadores españoles, dispuestos a ajusticiar a quienes se atrevieran a irrumpir en sus dominios. Esto explica que los piratas no apareciesen en el Nuevo Mundo hasta casi fines de la tercera década del siglo XVI, si bien hubo casos aislados (Colón encontró unos corsarios franceses en su tercer viaje y Ojeda se topó con ingleses cerca de Coquibacoa en el año 1500). Las noticias sobre la existencia de oro y perlas en abundancia fueron, sin embargo, un poderoso aliciente para vencer todas las dificultades, especialmente cuando los españoles hablaron maravillas de su gobernación de Castilla del Oro y de México. Los piratas se decidieron entonces a probar suerte en aquel mar tenebroso que ensanchaba el horizonte tradicional de sus depredaciones.

El primer pirata americano roba el tesoro de Motecuhzoma

El primer ataque pirata ocurrió en 1521, cuando empezaron las guerras de Carlos I y Francisco I por la hegemonía en Europa. A comienzos de ese año unos corsarios franceses apresaron dos carabelas de una flotilla de tres que venía de Indias. Carlos I ordenó salir la armadilla de Pedro Manrique, que encontró a los franceses en el cabo de San Vicente y rescató las dos carabelas. Poco después, el mismo año, ocurrió la primera acción notable de la piratería.

La leyenda y el misterio rodean la figura del primer pirata americano, verdadero creador del género. Parece que fue Jean Fleury, Juan Florín o *Florentino*, alusión a su nombre y lugar de nacimiento (algunos autores franceses le consideran originario de Vatteville-sur-Seine), y para muchos es el mismo Giovanni Verrazzano, hermano del geógrafo Jerónimo Verrazzano, el famoso florentino que estaba al servicio de Francia. Santa Cruz asegura que Florín

> hacía 18 años que andaba robando a españoles y a venecianos y a italianos y a todos los enemigos del rey de Francia, el cual le daba cada año 4.000 coronas por asegurarse sus naves e hiciese guerra sus enemigos.

Florín se nos configura así como un auténtico pirata, ya que en vez de pagarle a su monarca una parte del botín capturado, como hacían los corsarios de bien, recibía del rey una especie de pensión por no hundirle las naves. Más que al servicio de Francia estaba en realidad al de Jean D'Ango, un armador de origen italiano establecido en Dieppe, Normandía, que le contrató para apoderarse de todos los navíos que pudiera. Seguramente pensó, con muy buen criterio, que si capturaba las embarcaciones del rey de Francia iba a tener problemas, por lo que convino con él aquel negociejo de cobrarle la protección contra su propia persona; un auténtico chantaje. D'Ango, dicho sea de paso, logró enriquecerse pronto, convirtiéndose en consejero del ayuntamiento local, fiscalizador del almacén de sal, capitán, etc.[2]. Un hombre respetable, en suma.

Juan Florín se instaló en el Atlántico existente entre las Azores y las Canarias, donde encontró un ambiente magnífico para sus operaciones. Allí capturó una flotilla de siete embarcaciones que iban a Canarias con emigrantes. La persiguió hasta el mismísimo puerto de La Luz, en Gran Canaria, y logró apoderarse de varias naves. Aquello se lo tomó muy a mal el gobernador de dicha isla, don Pedro Suárez de Castilla, que armó cinco buques para perseguir al pirata. Le dieron alcance y libraron las naves apresadas, con todos sus tripulantes.

La gran hazaña de Florín se realizó en 1521, como señalamos. Andaba merodeando por las Azores cuando vio venir tres embarcaciones españolas. Inmediatamente se lanzó sobre dos de ellas, logrando apresarlas. La tercera se escapó, refugiándose en la isla de Santa María. De allí salió después, custodiada por tres carabelas, pero el pirata logró capturarla a la altura del cabo de San Vicente. Florín se quedó boquiabierto al ver lo que había caído en sus manos: 58.000 barras de oro y el tesoro de Moctecuhzoma, que Cortés enviaba al Emperador, junto con unos huesos de gigantes y muchos papeles del Cabildo. Bernal Díaz nos explicó que el tesoro enviado desde México constaba de

> ochenta y ocho mil castellanos en barras de oro; y llevaban la recámara que llamamos del gran Montezuma [Motecuhzoma], que tenía en su poder Guatemuz [Cuauhtémoc], y fue un gran presente, en fin, para nuestro gran César, porque fueron muchas joyas muy ricas y perlas, tamañas algunas como avellanas, y muchos chalchiuíes, que son piedras finas como esmeraldas [...][3].

[2] J. Merrien, *op. cit.*, p. 51.

[3] Bernal Díaz del Castillo, «Verdadera historia de los sucesos de la conquista de la

El mismo cronista añade, y es muy de creer, que Florín redondeó su buena fortuna capturando otro navío procedente de Santo Domingo, que transportaba 20.000 pesos de oro, perlas y gran cantidad de azúcar y cueros.

El botín capturado conmovió la negra conciencia de Florín, quien decidió hacer partícipe del mismo a su monarca, regalándole algunas joyas notables. Francisco I las recibió doblemente sorprendido por su importancia, y por venir de quien venían: el pirata al que pagaba sueldo. La fama de la riqueza de las Indias corrió entonces por toda Francia y se asegura que el rey francés autorizó a Florín a volver al mar para hostigar a los españoles. La verdad es que Florín no necesitaba estímulos para hacerlo. Menos aún la autorización del monarca.

Al sobrevenir la segunda guerra de España con Francia (1526-29), ambas naciones se atacaron mutuamente con naves piratas, corsarias, en realidad, si tenemos en cuenta que operaban movidas por el principio de represalia y con la aquiescencia de sus monarcas. Carlos I decidió suspender la prohibición de corso nacional dada por los Reyes Católicos, y servirse del mismo en legítima defensa. En uno de estos combates entre corsarios, celebrado el 3 de octubre de 1527, el capitán vizcaíno Martín Pérez de Irízar, perteneciente a la famosa armada de Vizcaya, capturó dos naves francesas cerca de Cádiz. Hizo 150 prisioneros, entre los cuales estaba uno que dijo llamarse Juan Florín, quien ofreció nada menos que 300.000 ducados por su libertad. Se le llevó preso a la Casa de Contratación de Sevilla y se le interrogó «hábilmente», logrando que declarase haber robado y hundido mas de «150 naves y galeras y galeones, y zabras y bergantines». Ante la importancia del prisionero se decidió remitirle custodiado al Emperador, junto con varios de sus compañeros, para que dispusiera lo que estimara pertinente. Carlos V recibió la noticia del envío de Florín en uno de sus días malos y mandó que se le ejecutara en el lugar donde le encontrase el mensajero real. Lo halló en un pueblo de la provincia de Toledo llamado Colmenar de Arenas, y allí mismo colgaron al famoso padre de la piratería americana[4]. Bernal asegura que el desafortunado encuentro se produjo «en el puerto del Pico [donde] los ahorcaron, y en esto paró nuestro oro»[5]. Mal presagio para el oficio esto de que un hombre de mar muriese en tierra adentro y en un pueblo tan ignorado.

Nueva España, por el capitán...», en *Historiadores Primitivos de las Indias*, t. vol. II, t. XXVI, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, Atlas, 1947, p. 205.

[4] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, pp. 56-57.

[5] Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, p. 207.

La antesala canaria

El afortunado golpe de Florín tuvo enorme repercusión, como dijimos. Muy pronto surgieron imitadores, que pudieron contar además con la benevolencia de Francisco I, protector de los piratas durante las otras tres guerras que sostuvo con Carlos I (1526-29, 1535-38 y 1542-44), pues minaban la potencia de ataque de su enemigo. En esta época, además de aventureros y marinos ambiciosos, ingresaron en la piratería algunas personas honorables y hasta nobles protestantes, decididos a luchar de aquella forma contra el rey papista. Dieppe, Brest y los puertos vasco-franceses fueron los principales puntos de partida de sus expediciones. La pasión religiosa ennobleció la actividad depredadora hasta que poco a poco se fue perdiendo y los piratas quedaron reducido a eso, a piratas.

¿Piratas? Las calificaciones empiezan a ser difíciles. En sentido estricto se trataba de piratas, pues la primera patente francesa de corso no se dio hasta el año 1553[6], pero tampoco se trataba de auténticos piratas, ya que actuaban con aquiescencia del monarca francés y contra naves y puertos que pertenecían a un país, España, con el que existía casi constantemente un estado de guerra. Serían así un caso claro de corsopiratas, aunque se les designe a veces como corsarios o piratas. Naturalmente los españoles no diferenciaban entre ambos oficios, iniciándose así la confusión secular.

Numerosos historiadores franceses se han esforzado prolija e inútilmente en justificar esta actividad corsopirata de sus compatriotas de entonces contra el monopolio español. El esfuerzo es meritorio, pero baldío, dado que el corso era una actividad de represalia totalmente justa en caso de guerra, y la piratería no necesita justificar su actuación, por ser, en sí misma, una actividad ilegal. La culpa de esto la tiene seguramente nuestro compatriota Bernal Díaz del Castillo, que al comentarnos el golpe de Florín añadió que Francisco I escribió al Emperador para decirle:

> ¿cómo habían partido entre él y el rey de Portugal el mundo, sin darle parte a él? Que mostrasen el testamento de nuestro padre Adán, si les dejó a ellos solamente por herederos y señores de aquellas tierras que

[6] Butel precisa en este particular: «En 1553 le normand François Le Cierc reçut ses lettres de marque l'autorisant à pratiquer la course du roi Henri II: le *premier corsaire* reconnu par son pays, le précurseur de Hawkins et de Drake en Caraibe». P. Butel, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, París, 1982, p. 34.

> habían tomado entre ellos dos, sin dalle a él ninguna dellas, e que por esta causa era lícito robar y tomar todo lo que pudiese por la mar[7].

Surgió así la estéril polémica sobre la licitud de la piratería, de la que se han ocupado algunos historiadores puntillosos.

Francia organizó dos frentes de guerra marítima; uno en el espacio existente entre la costa andaluza y Canarias y otro en la misma América. El primero fue más fácil de sostener, ya que los navíos atacantes se podían apoyar y abastecer desde dicho reino. De aquí que precediera algunos años al americano, del que fue un verdadero antemural y hasta escuela. También fue más cómodo de combatir para los españoles, y por una razón análoga, llegando a eliminarlo casi por completo.

La aproximación a Canarias se hizo gradualmente, comenzando por la costa sur de España. La primera noticia del corso francés data del año 1525, cuando naufragaron en los bajos de Chipiona cuatro naos y un galeón franceses. Los supervivientes fueron juzgados por su delito, encontrándose entre ellos varias personas principales. Más tarde los franceses bajaron hasta Canarias, para esperar las naves españolas que iban a América. Cerca de Lanzarote apresaron un barco español a bordo del cual venía el gobernador de Cubagua don Francisco de Prados. Los pasajeros fueron tratados caballerosamente y puestos en libertad.

Francia estructuró mejor su corso y piratería durante la tercera guerra contra España. En 1537 creó una gran armada que operó dividida en dos. La primera, compuesta de 12 naves mandadas por Maiguet, atacó una flota que procedía de Santo Domingo, apresando dos de sus galeones. Los corsarios fueron perseguidos por tres naves de guerra españolas capitaneadas por el general Miguel Perea, que recuperó los galeones y capturó dos embarcaciones enemigas. La segunda armada corsaria, dirigida por el almirante Bnabo, estaba formada por un galeón, dos naos y una carabela. Encontró sin protección una flota de 13 naos y una carabela que había partido de Sanlúcar. Bnabo capturó varias embarcaciones y abandonó una de ellas a la deriva, con los prisioneros a bordo. El barco llegó milagrosamente a Chipiona gracias a la pericia de uno de los españoles llamado Nicolás de Nápoles. Bnabo apresó además en Lanzarote la nao de Juan Gallego y abandonó en una de sus playas desiertas a todas las mujeres apresadas, salvo dos que decidió llevar consigo. Finalmente, el corso-pirata intentó entrar en el puerto de Santa Cruz, pero se encontró con

[7] Bernal Díaz del Castillo, *op. cit.*, pp. 206-207.

la armadilla de don Miguel Perea que iba a Indias. El español le venció en un combate, liberó a los cautivos (unos 40, entre ellos las mujeres españolas) y destruyó luego unas instalaciones levantadas por los franceses en la isla de los Lobos.

A partir de la cuarta guerra con Francia, las Canarias fueron atacadas continuamente por los corsarios galos. Uno de los más notables fue Jean Alphonse de Saintonge, que operaba desde La Rochela. Su mejor acción fue tomar el puerto de La Luz, en Gran Canaria. Saintonge no respetó la Paz de Crespy (1544), que firmaron Francia y España, convirtiéndose en auténtico pirata. Apresó varias naves españolas y las condujo a su base. Hasta ella le persiguió la flotilla de Pedro Menéndez de Avilés, que recuperó cinco de las embarcaciones. Se apoderó de la capitana de Saintonge, llamada *Le Marie*, y dio finalmente muerte al pirata. El gobernador de La Rochela amenazó bombardearle con la artillería de los fuertes, ya que había irrumpido en territorio francés y en una acción de guerra contra una nación con la cual existía un tratado de paz, pero Avilés argumentó que se había limitado a dar su merecido a un pirata y no a un corsario, con lo que el gobernador le dejó ir en paz. Realmente causa asombro este respeto del gobernador francés por el derecho de gentes, pues no debía de ser muy frecuente[8].

En la quinta guerra contra Francia (1551-56), ya bajo el reinado de Enrique II, se combatió abiertamente en Canarias. Su gobernador, Rodrigo Manrique de Acuña, ordenó crear las milicias y armó una flotilla defensiva que puso en manos de don Jerónimo Bautista. En abril de 1552 esta flota rechazó y rindió una armada corsaria francesa. Hubo 80 prisioneros. En noviembre del mismo año otra flota, de Antoine-Alphonse de Saintonge, hijo del famoso pirata Jean-Alphonse Saintonge, atacó Santa Cruz de Tenerife, siendo rechazado por la artillería de la plaza. Saintonge murió en el combate. En 1553 irrumpió en el archipiélago el famoso corsario François Le Clerc, apodado *Pata de Palo*, primero de los muchos que llevaron este sobrenombre, y de quien hablaremos más adelante. Saqueó La Palma, pero fracasó en La Gomera. El corsario llevaba consigo tres buques reales, lo que constituye el precedente de esta clase de ayudas esta-

[8] Azcárraga señala a este respecto: «En la persecución [de un pirata], el buque policía puede entrar incluso en las aguas territoriales extranjeras en nombre del servicio público internacional que ha tomado a su cargo. Si la captura tiene lugar en tales aguas, la cuestión se limita a resolver quién es el Tribunal competente para juzgarla». J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 130.

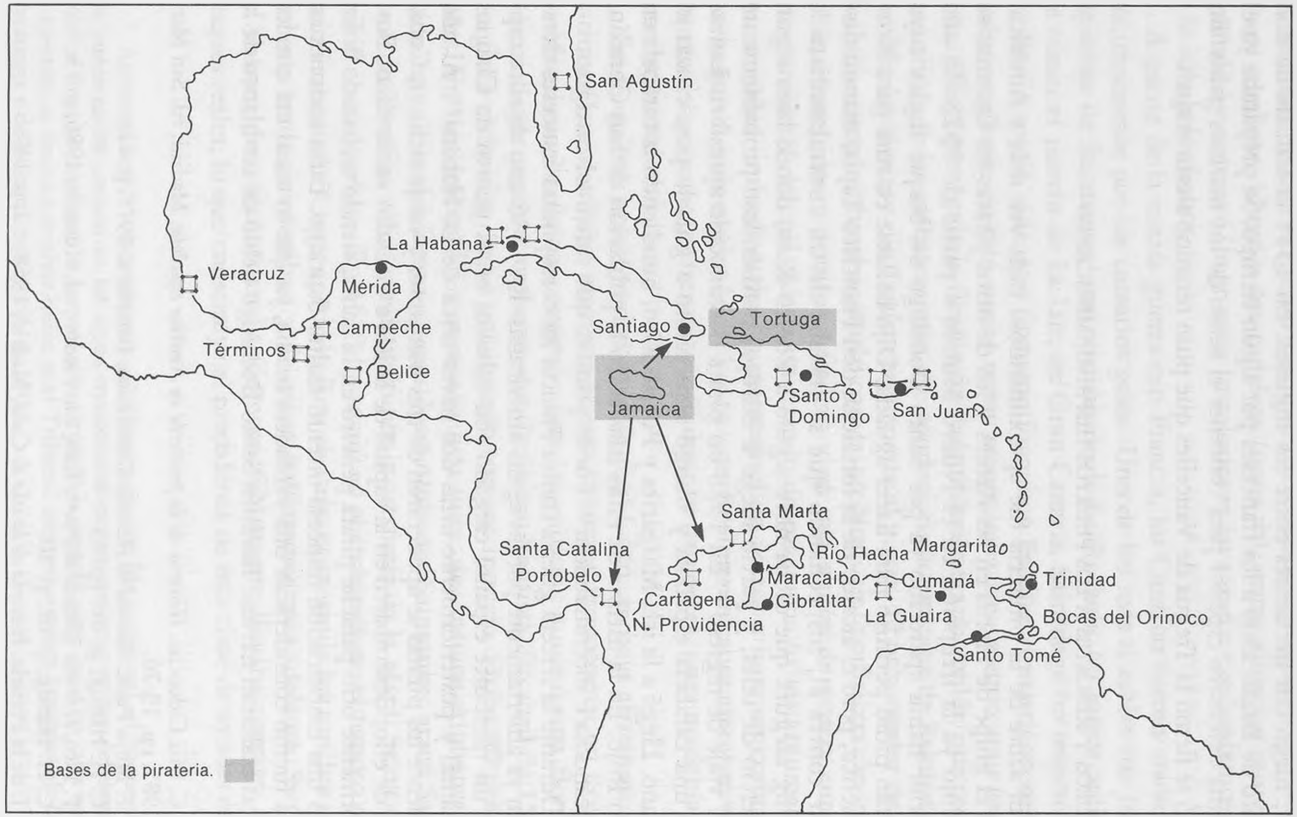
tales, luego tan frecuentes entre los ingleses. En 1555 la armada de don Álvaro de Bazán alejó a los franceses por algún tiempo. Se preparaba ya el sistema defensivo español para contener el acoso de los marinos galos. En 1556 se firmó la Tregua de Vaucelles que puso término a esta etapa[9].

Saqueos y rescates a los puertos hispanoamericanos

El azote de la piratería fue aproximándose cada vez más a América. Tras el golpe de Florín en las Azores y los de otros piratas en Canarias se produjo ya la irrupción en el Nuevo Mundo a partir de 1528. El año anterior había aparecido ya por Santo Domingo un buque inglés cuyo capitán pidió permiso para hacer aguada. Dijo hallarse en ruta para Norteamérica, pero el alcalde de la fortaleza, don Francisco Tapia, mandó disparar contra él, sospechando que se trataba de un contrabandista [10]. Haring asegura que dicha nave siguió a Puerto Rico, donde hizo algún comercio de telas, y partió luego a Europa, perdiéndose probablemente en el viaje de regreso [11]. En 1528 un pirata desconocido apresó en Lanzarote una carabela española y obligó a su piloto a guiarle para cruzar el Océano. Llegó a la isla Margarita y Puerto Rico, hundiendo la carabela en Cabo Rojo. En la última de estas islas atacó la población de San Germán, saqueándola e incendiándola [12]. Fue la primera que sufrió tal castigo.

Durante la tercera guerra contra Francia los corsopiratas franceses navegaron ya abiertamente por las aguas americanas. En 1536 uno de ellos capturó un mercante español cargado con caballos en el puerto de Chagres (Panamá) y posteriormente otras dos naves cerca de La Habana [13]. Al año siguiente los piratas se apoderaron de tres mercantes y un patache en Cuba. Uno de ellos desembarcó en la capital de la isla e incendió varias casas. Posteriormente otro patache pirata penetró en la bahía, siendo rechazado [14]. En 1538 una embarcación francesa intentó asaltar Santiago. Estas acciones en Cuba fueron consideradas una verdadera osadía, ya que lo usual era que los piratas asaltaran navíos. También Santo Domingo debió de ser blanco de la

[9] C. Sáiz Cidoncha, *Historia de la piratería en América española*, Madrid, ed. San Martín, 1985, pp. 19-26.
[10] F. Moya Pons, *Manual de Historia Dominicana,* Barcelona, 1978, p. 42.
[11] C. H. Haring, *op. cit.,* pp. 43.
[12] F. Picó, *Historia General de Puerto Rico*, Río Piedras, ed. Huracán, 1986, p. 53.
[13] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 50.
[14] J. de la Pezuela, *Historia de la isla de Cuba,* Madrid, 1968, t. I, p. 149.



Principales plazas del Caribe asaltadas por piratas.

piratería por estos años, aunque las historias locales no registran más que el asalto a San Germán, antes citado, pues la Corona dio una cédula en 1640 autorizando a los vecinos a tener armas y caballos para su defensa «informado el Rey de los muchos daños que [los piratas] hacían en la dicha isla Española, quemando y robando cuanto podían» [15]. Los piratas pretendían con estos asaltos lograr botines más substanciosos, ya que para capturar caballos, cueros y azúcar –que es lo que hallaban en los mercantes– no hacía falta ir hasta América. La guerra contra España exigía además golpear en centros de mayor interés económico, principal pretensión de los piratas y corsarios hugonotes, a quienes guiaba un profundo odio religioso contra las posesiones del monarca español. Empezaron así los ataques a las poblaciones costeras, prácticamente indefensas. Se conquistaban, se realizaba en ellas un concienzudo pillaje y finalmente se exigía a los vecinos un rescate por no incendiarlas. La fórmula demostraba, en definitiva, que tampoco conseguían grandes botines con dichos pillajes, ya que tenían que recurrir a la extorsión para aumentar los ingresos. San Germán (Puerto Rico) constituye un ejemplo ilustrativo de la indefensión española ante la piratería. Asaltada y saqueada nuevamente en 1538 y en 1543 –en este último año fue además incendiada–, sus 30 vecinos se sintieron incapaces de seguir haciendo frente a nuevos ataques, ya que hasta el pirata más mediocre era capaz de lanzar sobre dicha ciudad 60 ó 70 hombres armados. Acordaron entonces no reconstruirla, a menos que se erigieran unas defensas adecuadas. Se retiraron al interior con sus familias y esperaron allí a que el gobernador atendiera su solicitud. El gobernador consideró, y con sobrada razón, que la construcción de un fuerte no iba a solucionar el problema y mandó trasladar la población a otro lugar más seguro del interior. Allí, en un emplazamiento distante de la costa, y situado a una altura desde la cual podía verse llegar a los piratas, se edificó y asentó Guayanilla [16], nuevo nombre y sitio de la antigua San Germán.

El asalto a las ciudades portuarias prosiguió ya ininterrumpidamente. En 1543 una flotilla de Robert Wall o Ball llegó a Baracoa y tomó algún botín. Sorprendida luego en Matanzas por una tormenta, se dispersó. Uno de sus pataches entró en La Habana, que estaba desprevenida y desguarnecida, logrando un botín a cambio de no incendiarla [17]. Ball consi-

[15] Cédula de 7 de octubre de 1640. Cedulario, t. 9, fol. 170 vto., nº. 286. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. IV, p. 312.

[16] F. Picó, *op. cit.*, p. 54.

[17] J. de la Pezuela, *op. cit.*, pp. 182-183.

guió luego reunir sus naves y pasó a Tierra Firme, donde asaltó Rancherías. El pirata exigió tan sólo mil pesos a los vecinos por no saquear sus viviendas, lo que demuestra la mísera impresión que debieron de producirle. Ball era, en realidad, Jean-François de la Roque, señor de Roberval, un noble francés que había participado en los descubrimientos franceses de Canadá como lugarteniente de Cartier. Cansado de la aridez norteamericana se trasladó al Caribe con un buen puñado de forajidos [18]. Roberval o Ball cayó luego sobre Santa Marta, capturándola fácilmente con sus 400 hombres, pues la ciudad estaba indefensa, ya que su gobernador, don Luis de Lugo, había partido hacia el interior con casi todos los soldados para hacer frente a los levantamientos indígenas [19]. Saqueó las iglesias, hundió las embarcaciones que halló en el puerto y prendió fuego a las casas de madera que formaban la *urbe*. En 1544 pasó a Cartagena [20], y desembarcó en el lugar que le aconsejó un renegado español llamado Ormaechea, que había vivido allí. En la noche del 24 de julio se apoderó de la ciudad. Logró reunir un buen botín formado por 35.000 pesos de rapiñas, 2.500 pesos de las cajas reales y otros 2.000 por no incendiar las casas a los vecinos [21]. Cartagena era entonces una de las ciudades más prósperas de América y todo lo que se consiguió de ella no alcanzó a 40.000 pesos [22]. Si esto era todo lo que se podía obtener de una plaza principal, hay que pensar que en otras de segundo o tercer orden difícilmente podrían superarse botines de más de diez o quince mil pesos, que no cubrirían los gastos de fletar y armar las naves corsarias.

El mismo año 1543 otros corsarios destruyeron en Cubagua Nueva Cádiz y los españoles no se molestaron ya en reconstruirla. En 1546, pese a haberse firmado la paz entre Francia y España en 1544, unos piratas

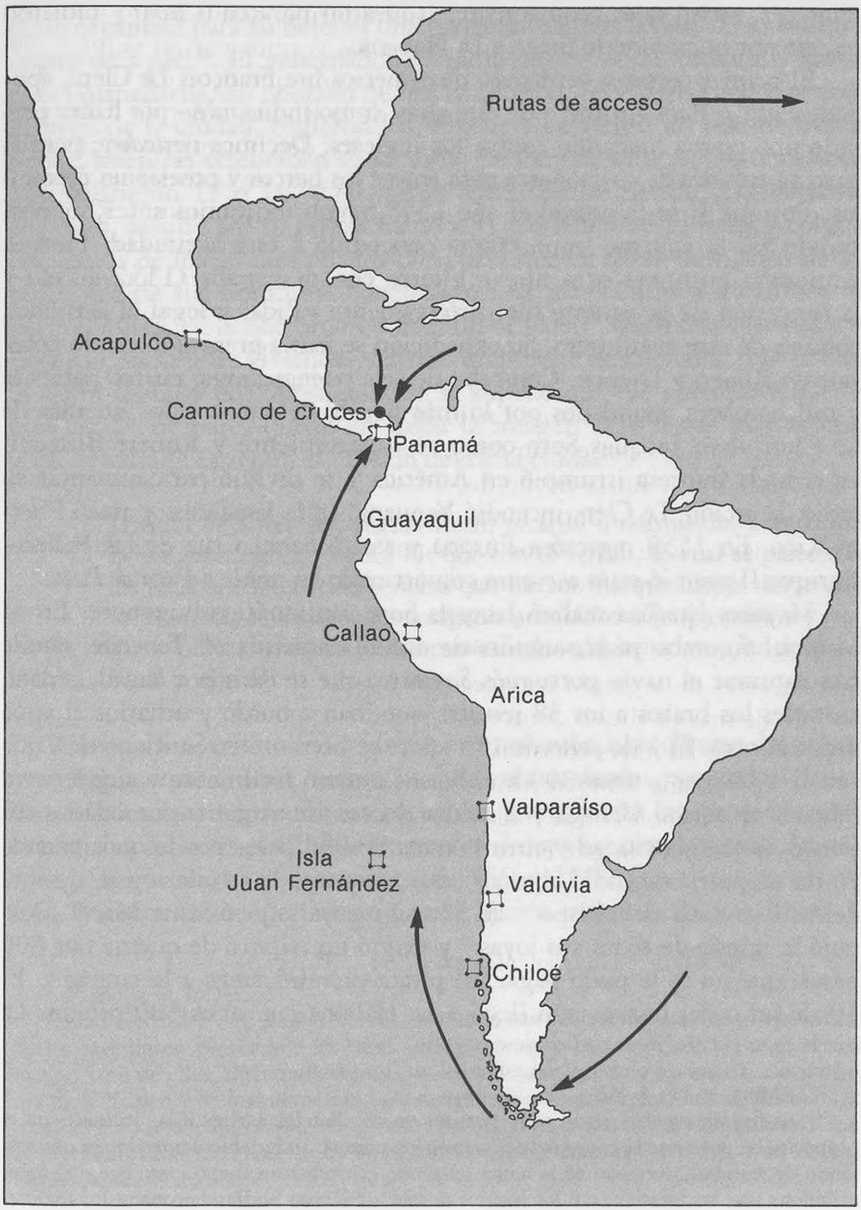
[18] F. Mota, *op. cit.*, p. 29.

[19] A. E. Bermúdez Bermúdez, *Materiales para la Historia de Santa Marta*, Bogotá, 1981, pp. 234-235.

[20] Groot sostiene esta fecha, pero Simón la traslada a la improbable de 1546. Improbable, porque la responsabilidad de este asalto recayó sobre Heredia en el juicio de residencia que se le hizo en 1544. El gobernador cartagenero argumentó que «la responsabilidad de este fracaso estaba en los propios habitantes de Cartagena, que a pesar de haber tenido noticias de un posible ataque francés, se habían negado a efectuar velas y rondas nocturnas por la ciudad». M. C. Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo* XVI, Sevilla, CSIC, p. 88.

[21] Borrego Plá acepta la versión de fray Pedro Simón, posiblemente equivocada, de que se llevaron 200.000 pesos de pillaje y otros 20.000 por no incendiar la ciudad. M. C. Borrego Plá, *op. cit.*, p. 88.

[22] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, p. 29.



Principales objetivos de la piratería en el litoral pacífico americano.

franceses, serían tales propiamente, saquearon Baracoa (Cuba) y pidieron rescate por no prenderle fuego a La Habana.

El primer corsario verdadero de América fue François Le Clerc, apodado *Pata de Palo* –primero de este alias, como indicamos– por haber perdido una pierna luchando contra los ingleses. Decimos *verdadero*, porque tuvo ya patente de su monarca para atacar los barcos y posesiones españolas. Enrique II se la otorgó el año 1553, como indicamos antes, demostrando así la enorme importancia concedida a esta actividad. Francia empezaba entonces otra nueva guerra contra España (1552-1556) y la concesión de la patente fue perfectamente válida, y legal la actividad corsaria de este aventurero. Su expedición se había preparado el año anterior en Rouen y Dieppe. Constaba de seis buenas naves, cuatro pataches y mil hombres, mandados por lo más florido del corso galo. Además de Le Clerc iban Jacques Sore como su lugarteniente y Robert Blondel. La armada francesa irrumpió en América y se dividió para aumentar su radio de acción. Le Clerc incendió Yaguana, en la Española, y atacó Puerto Rico. En 1559 regresó a Europa y asaltó Santa Cruz de las Palmas. Enrique II premió estas acciones convirtiendo en noble a *Pata de Palo*.

Mayores hazañas realizó Jacques Sore, un fanático hugonote. En su historial figuraba ya la sanguinaria acción cometida en Tenerife, donde tras capturar el navío portugués *Santiago*, que se dirigía a Brasil, ordenó cortarles los brazos a los 38 jesuitas que iban a bordo y echarlos al agua uno tras otro. El 1 de julio de 1554 Sore se presentó en Santiago de Cuba con tres buques y unos 300 hombres. La tomó fácilmente y cogió como rehenes al obispo Uranga y a media docena de vecinos acomodados. El francés saqueó la ciudad y obtuvo otros 80.000 pesos por los prisioneros. Antes de partir incendió algunas casas, destruyó la fortaleza y se apropió del valioso ajuar del obispo[23]. Al año siguiente saqueó Santa Marta. Despojó la iglesia de todas sus joyas[24] y exigió un tributo de quema por 600 pesos, que no se le pudo pagar. El pirata prendió fuego a la ciudad[25]. El 10 de julio del mismo año llegó a La Habana con unos 500 piratas. La

[23] F. Mota, *op. cit.*, p. 34.

[24] Los relatos españoles son muy prolijos en detallar los asaltos a las iglesias con el propósito de enfatizar el carácter herético de los piratas. Indudablemente tienen un trasfondo de realidad, derivado de la lucha religiosa, como hemos dicho, pero hay que tener en cuenta que las iglesias eran los lugares donde los piratas podían encontrar los mejores botines: objetos de oro de culto y joyas valiosas.

[25] T. Miranda Vázquez, *La Gobernación de Santa Marta (1570-1670)*, Sevilla, CSIC, 1976, p. 122.

población estaba compuesta de unos 100 vecinos y, según el Cabildo, pudo organizar para su defensa una fuerza de ... ¡seis o siete de a caballo y cuatro de a pie! [26]. El gobernador les pidió resistir en la fortaleza y partió para Guanabacoa, un poblado de indios cercano. Sore y sus piratas se apoderaron de la ciudad, cogieron los rehenes y exigieron un rescate. Por la noche, mientras celebraban su victoria, fueron atacados por algunos vecinos. Murieron 15 ó 16, y el propio Sores resultó herido. Encolerizado entonces, asesinó por su propia mano a 31 prisioneros españoles, y colgó a los negros de los árboles por los pies, para que sirvieran de blanco de los arcabuces de sus hombres. Luego hizo una pantomima anticatólica de pésimo gusto, en la que prodigó insultos al Papa [27], quemó la catedral y el hospicio, saqueó las viviendas y arrasó gran parte de la ciudad. No se sabe el botín logrado por Sores, aunque se supone que fue apreciable. Desde esta acción de Sores quedó en Cuba la imagen de que los piratas eran unos herejes, pues según el cabildo de dicha ciudad:

> Jacques de Sores era, según dicen, picardo o normando, grandísimo hereje luterano él, y todos los que con él venían, lo cual se parecía en las palabras que decían y obras que hacían. Porque demás de quemar los templos, se hallaron las imágenes acuchilladas [...] y robó la custodia y cálices, y de los ornamentos de la iglesia hicieron los soldados ropas y vestidos [28].

Cuando los vecinos de La Habana comenzaron a recobrarse del ataque y a reedificar su ciudad, fueron nuevamente asaltados por varios cientos de corsarios, que saquearon las haciendas y derribaron las pocas casas que habían quedado en pie [29]. Los extertores de estas acciones fueron los ataques a Santa Marta y Cartagena en 1559 y 1660 por el pirata Martín Cote [30] (otros autores le llaman Cotes), quien contaba con una fuerza de

[26] F. Mota, *op. cit.*, p. 35.

[27] Gall escribió a este respecto: «Sus piratas se han vestido las casullas y ornamentos de los sacerdotes, pintándose las caras groseramente, y han desfilado así ante el altar mayor. Uno de ellos, disfrazado de obispo, lleva de una cuerda a un puerco. Las imágenes de la Virgen y de los santos han sido maltratadas, los cuadros se han rasgado con los puñales y a los sacerdotes auténticos se les ha obligado a insultar los libros santos. Así, al protestantismo militante se ha agregado un anarquismo agresivo». J. y F. Gall, *El Filibusterismo,* FCE, México, 1957, p. 57.

[28] Transcrito en F. Mota, *op. cit.*, p. 36.

[29] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 51.

[30] Fray Pedro Simón asegura que Martín Cote iba en compañía de otro pirata llamado

siete naves. En la primera de estas ciudades, donde apenas tuvo algunas bajas –causadas por las flechas envenenadas de los indios–, pidió un tributo de quema de 15.000 pesos al que hubo luego que añadir 600 más para que no la arrasara[31]. El asalto a Cartagena nos permite comprender la deplorable situación defensiva de las plazas españolas. Los cartageneros estaban alertados contra la llegada de los piratas, pues sabían que habían asaltado Santa Marta. El gobernador, Bustos, mandó sembrar la playa de púas envenenadas y construyó algunas fortificaciones. Luego preparó su fuerza defensiva, consistente en 10 arcabuceros y 20 caballeros; 30 hombres en total, apoyados por algunos vecinos e indios (el cacique Maridado ofreció 500 flecheros a los españoles). Cote desembarcó ...¡mil hombres bien armados!, a los que se enfrentaron los 10 arcabuceros que había en la ciudad «hasta que se les acabaron las municiones» [32]. Cuando Cote comprendió que los españoles no podían seguir disparando, ordenó el asalto. Se le opusieron 20 caballeros con armas blancas, más algunos vecinos que acudieron en su ayuda. El combate fue encarnizado, y le costó muchas bajas a los franceses. Según Simón, una de ellas fue la misteriosa persona del jefe Juan, aliado o pariente de Cote.

Los españoles se retiraron al monte, y los piratas se señorearon de la ciudad, robando todo lo que pudieron, incluso en los pozos, donde se habían escondido cosas de valor. Tampoco sabemos a cuánto ascendió el botín. El cronista Juan de Castellanos afirma que fue insignificante [33]. Fray Pedro Simón tampoco pudo decirnos cuál fue, aunque le consta que los españoles pagaron rescate por los prisioneros y por la ciudad. Añade que Cote tuvo un altercado con un capellán que traía en su armada y le voló la cabeza de un disparo. Mandó enterrarle en la catedral, cerca del altar mayor, por lo que luego el obispo de Cartagena mandó desenterrarle y «envolver en un muladar, como merecía el hereje pérfido y predicador de herejes» [34]. Cote se reembarcó a los pocos días y desapareció del horizonte cartagenero.

«Juan», que no sabe si era su hermano o simplemente su socio en la empresa: «traían por cabezas a un don Juan y a otro llamado Martín Cote, que algunos dicen eran hermanos o, cuando menos, confederados». Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VI, p. 235.

[31] T. Miranda Vázquez, *op. cit.*, p. 123. El cronista Simón aseguró que Santa Marta fue reducida a ceniza por este pirata.

[32] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VI, p. 241.

[33] J. Castellanos, *Elegías de Varones Ilustres de las Indias*, Bogotá, Presidencia de la República, 1955, vol. III, pp. 269-271.

[34] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VI, p. 245.

En 1559 y 1560 los piratas franceses asaltaron Campeche. Uno de ellos hizo algo verdaderamente insólito, que fue entregarse con sus hombres por haber tenido noticias de que se había firmado la paz con España: «y se rindieron ante la justicia de Su Majestad, diciendo que habían venido nuevas de paces entre España y Francia y que no podían hacer guerra» [35]. Los sorprendidos españoles enviaron a algunos de ellos al virrey y aceptaron que los demás continuaran en la plaza. Otro pirata francés, con una dotación de 50 hombres, tomó y saqueó Campeche al año siguiente, capturando también una urca que acababa de llegar de España con mercancías. Finalmente, se hizo a la mar con numerosas prisioneras [36].

A fines de los cincuenta el oficio de pirata o de corsopirata se hundía por momentos. Fletar y equipar barcos para asaltar poblaciones en las que se lograban botines de menos de cuarenta mil pesos era bastante ruinoso, incluso como operación militar. De no haber ocurrido pronto un gran cambio, el corso y la piratería en América habrían muerto sin pena ni gloria en un período máximo de unos diez años. El epílogo de estas operaciones sería el asalto a Campeche en 1661, que terminó en un rotundo fracaso, como nos refiere el historiador Martínez Pérez [37].

La aparición de la plata, las flotas y las fortificaciones

La situación de las empobrecidas y asaltadas poblaciones hispanoamericanas empezó a cambiar en 1545, cuando aparecieron las minas de plata. Ese año se descubrió la de Potosí. Al siguiente se encontró plata en Zacatecas; dos años después en Guanajuato, luego en Cuencamé, San Luis

[35] H. Martínez Pérez, *Piratería en Campeche*, México, 1937, p. 18.

[36] J. Juárez Moreno, *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*, Sevilla, CSIC, 1972, p. 4.

[37] «Ese día [7 de julio de 1661] dieron en la villa y puerto de San Francisco hasta 30 franceses que salieron de tres navíos que andaban en la costa. Robaron y quemaron durante la noche. La gente de la villa, con el temor y alboroto, huyó al monte, donde estuvieron hasta el día siguiente en que vieron cómo los que habían entrado eran pocos y que se iban con lo robado y con cinco mujeres en una barca que allí encontraron. Viendo esto, unos quince vecinos y unos cuantos soldados de los que el día antes habían llegado de Florida, cogieron una barca y dos chalupas fragatas y, arremetiendo contra los franceses, dieron con ellos, matando a quince y aprisionando a cinco, mientras los que quedaban se echaron al agua y, tomando un batel que tenían, se fueron en sus naos.» H. Martínez Pérez, *op. cit.*, p. 20.

de Potosí, Sombrerete y Pachuca, en 1552. En 1555 Bartolomé Medina logró aplicar con éxito el sistema de amalgamación en las minas de Pachuca (México) y empezó la producción masiva de plata americana, que era preciso transportar a España por una ruta tan frágil como la oceánica. Los mercantes españoles llevaron desde entonces la mercancía más valiosa por unidad de peso (a excepción naturalmente del oro), lo que despertó la codicia de los piratas y hasta de los reyes. La Corona española comprendió que sus buques serían presa fácil para los aventureros del mar y se apresuró a arbitrar un mecanismo defensivo, que fue el régimen de flotas. El 10 de julio de 1561 dio la cédula que creaba el sistema.

Se organizaron dos flotas para traer la plata de los dos virreinatos existentes (México y Perú), y llevar a ellos de retorno las mercancías costosas que demandaban los pobladores indianos. Las flotas constaban de un gran número de mercantes (llegaron a ser cuarenta) y una custodia de buques de guerra (frecuentemente de 5 a 8), dirigidos por la capitana y la almiranta. Estos últimos llevaban 8 cañones de bronce, 4 de hierro y 24 piezas menores, así como al menos 100 mosquetes. Los mercantes portaban también alguna artillería. Tripulantes y pasajeros iban armados. Las dos flotas salían de un puerto único, Sevilla, y por una ruta fija: Mar de las Yeguas (llamado así porque en su travesía se mareaban las yeguas que se transportaban a Indias) hasta Canarias, luego el de las Damas (denominado así porque se decía que hasta las mujeres podían gobernar las naves, dado lo tranquilo de la navegación) hasta la isla Dominica o Guadalupe. Desde aquí a Veracruz o a Cartagena y Portobelo, según se tratase de la flota de Nueva España o de los galeones de Tierra Firme. Cuando los galeones iban solos no se dirigían a la Deseada, sino al llamado Pasaje de los Galeones, que estaba entre Trinidad y Tobago. Teóricamente salían en unas fechas determinadas, abril y agosto, según fueran a México o a Tierra Firme, lo que facilitaba su aprehensión por piratas y corsarios, pero raramente se cumplía el calendario. Los piratas podían acechar las flotas durante meses y enterarse al cabo de este tiempo que aquel año no salían, lo que les obligaba a repetir la guardia al año siguiente, quizá con el mismo resultado.

Después de repartir las mercancías en Veracruz y en los puertos del Caribe, los mercantes iban a La Habana, donde les esperaban los buques de guerra de escolta. Cuando toda la negociación terminaba y se había embarcado la plata, se efectuaba el viaje de regreso a Europa, procurando salir de Cuba antes del 10 de agosto, con objeto de evitar los grandes huracanes. Desde Cuba los galeones iban al canal de la Bahama, nores-

teando entre los cabos Virginos y las Bermudas hasta cerca de los 38°, donde cogían los vientos a las Azores. Desde aquí alcanzaban fácilmente España. La fecha y ruta de regreso desde la Bahama eran secretas (se llevaban en un sobre sellado) y frecuentemente no la sabían ni las autoridades peninsulares, dada la variación que tenía. Lo común es que no se tuviera noticia alguna de la arribada de las flotas hasta que no llegaban a las islas Azores.

Las flotas tenían algunos puertos fijos de recalada que se convirtieron en el objetivo de los piratas: Cartagena, Portobelo y Veracruz. En Cartagena la flota de los galeones permanecía un mes, recogiendo el oro neogranadino, perlas de Margarita y Riohacha, tabaco, cacao, etc. Luego llegada a Portobelo, donde debía cargar la plata de Perú, llegada a Panamá y transportada a la costa atlántica a través del Camino de Cruces, en el istmo. En Portobelo se hacía una gran feria que duraba 40 días, acudiendo a ella comerciantes de todas las gobernaciones suramericanas. La otra gran feria era la de Veracruz, en la que se negociaba lo llegado para Nueva España, mientras se embarcaba la plata mexicana con destino a España. Otras claves perseguidas por los piratas fueron las rutas de la plata dentro de la propia América: la de Veracruz a La Habana y la de Portobelo a la misma capital cubana.

El sistema defensivo de las flotas fue excelente para su época. Su mayor defecto fue sostenerlo inalterable durante 217 años. Otros muchos problemas le restaron eficacia. Así, el de utilizar buques muy pesados, con gran capacidad de carga, que apenas podían maniobrar en caso de ataque. Así también, el hecho de que los mismos buques de guerra llevaran las bodegas llenas de contrabando, aunque estaba prohibido. Como estos navíos eran los mejores de la flota, se transportaba en ellos a los pasajeros, quienes acostumbraban a construir sobre la cubierta cámaras con tablazones, que había que destruir cuando llegaba la hora de un ataque, ya que dificultaban el movimiento de los cañones. Finalmente, ocurría a menudo que parte de los cañones y de los tripulantes eran decorativos y se embarcaban a última hora para cumplir los formalismos legales, por lo que resultaban totalmente ineficaces a la hora de combatir.

Pese a todo esto, los piratas temían enfrentarse a las flotas, pues suponía entablar una verdadera batalla naval, con gran número de bajas. Desde luego era absurdo capturarlas en el viaje de ida a América, ya que lo más que podría conseguirse sería un buen botín de telas costosas, aceite, vino, etc, que difícilmente compensaba el esfuerzo. Lo que de verdad interesaba era capturarlas a la vuelta, cuando iban cargadas de plata. Pero

tampoco resultaba fácil. Los dos puntos débiles en la ruta de regreso estaban en el canal de la Bahama y en las Azores. Ahora bien, la Bahama era un canal temible por los huracanes y tifones, que hacían muy peligrosa una espera prolongada en alta mar. En cuanto a las Azores, solían recibir periódicamente armadas españolas que venían a esperar las flotas para escoltarlas hasta la península [38]. De aquí el interés francés por establecer una base de operaciones en la Florida, cerca de dicho canal, que veremos en el último apartado de este capítulo.

La defensa marítima fue completada con las fortificaciones de las poblaciones costeras. Las primeras fueron coetáneas a las fundaciones urbanas y su objetivo era protegerlas de posibles ataques indígenas, por lo que resultaron ineficaces frente a los piratas. Las verdaderas defensas contra éstos comenzaron a construirse desde mediados del siglo XVI y tuvieron la finalidad de resguardar los centros claves del comercio: Veracruz, La Habana, Cartagena y Nombre de Dios. El asalto hugonote a la Florida obligó a extender el escudo protector hasta San Agustín [39]. A fines de nuestro período estaba ya configurado el famoso cinturón de hierro del Caribe, con fortificaciones notables en San Agustín (Florida), La Habana, San Juan (Puerto Rico), Cartagena y Veracruz y Portobelo, que sustituyó a Nombre de Dios. Este primer sistema de fortificaciones se hizo pensando en la piratería francesa, y resultó insuficiente para contener los ataques de los grandes corsarios ingleses durante la segunda mitad del siglo XVI, por lo que se mejoró sensiblemente a fines de los años ochenta y durante la década de los noventa de dicha centuria, resultando ya verdaderamente funcional. A partir de entonces, atacar Cartagena, La Habana o Veracruz era una verdadera operacion militar. Unas obras complementarias de ingeniería militar de menor envergadura se levantaron en Cumaná, La Guaira, Santa Marta, Honduras y Campeche.

[38] *Vide* F. Castro y Bravo, *Las naos españolas en la carrera de las Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo* XVI, Madrid, 1927. H. y P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-56; Cl. H. Haring, *El comercio y la vavegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, 1939; M. Moreira Paz-Soldán, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, 1944; L. García Fuentes, *El comercio español con América*, 1650-1700, Sevilla, 1980; E. Lorenzo, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979-1980.

[39] Hoffman afirma: «Durante el período 1565-1567, la Florida constituyó la obligación militar del Caribe más importante que tenía la Real Hacienda y siguió siéndolo, casi después de 1567 –cuando ya se habían unido otros–, con un 21 por 100 de los gastos realizados con este carácter entre 1564 y 1577». P. E. Hoffman, *op. cit.*, p. 733.

Hawkins, padre y maestro de contrabandistas

Los aventureros del mar ingleses irrumpieron en realidad en América a partir de la aparición de la riada de la plata y la consiguiente organización del sistema de flotas. Antes hubo casos aislados, como hemos visto, pero su presencia fue insignificante hasta la década de los sesenta. A comienzos de la misma un buque mandado por Edward Cook apresó una nave que venía de las Indias. Al año siguiente (1561) cinco embarcaciones inglesas salieron en las islas Madeira al encuentro de la primera flota de la plata –acababa de organizarse el sistema– siendo rechazados y capturados por los buques de guerra de escolta. El embajador inglés tuvo la desfachatez de protestar por el incidente, según señala Fernández Duro[40]. En 1562 llegó a América John Hawkins, maestro de los contrabandistas ingleses[41].

Hawkins nació en Plymouth el año 1532 en el seno de una familia de armadores. Su padre, del mismo nombre, tenía un pasado turbulento de negocios de azúcar, esclavos y vinos en Canarias y África durante el reinado de Enrique VIII. John Hawkins, *el Viejo,* murió en 1554, dejando a sus dos hijos John y William el negocio y la vocación. Los hermanos siguieron con los vinos y los azúcares, pero al sobrevenir la guerra con Francia en 1557 probaron fortuna como corsarios, realizando acciones notables en el canal de la Mancha. Al firmarse la paz (1559) volvieron a su rutina mercantil, pero John se aburría soberanamente y en 1560 decidió ir a negociar a las Canarias con su buque *Peter*, un navío de la Hansa que había llegado a sus manos de forma poco decorosa. En dichas islas tenía varios socios y amigos, como los Soler y los Ponte, amén de un representante que luego sería famoso: John Lowell.

Hawkins arribó a Tenerife con un cargamento de paños que vendió a buen precio, comprando a cambio azúcar. Posiblemente entonces –la fecha es dudosa– surgió su vocación de contrabandista negrero. Hablando

[40] C. Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1896, t. II, p. 222.

[41] Aunque no hay estudios sobre el contrabando en Indias antes de Hawkins, debía de ser considerable, como parece evidenciarse por la cédula de 6 de junio de 1556, dirigida a todas las autoridades indianas, condenando con «pena de la vida y perdimiento de bienes» a quienes «trataren y contrataren en las Indias, Provincias y puertos dellas, con extranjeros de estos nuestros Reynos de España, de cualquier nación que sean, y cambiaren o rescataren oro, plata, perlas, piedras, frutos y otros cualesquier géneros y mercaderías, o les compraren o rescataren las presas que hubieran hecho, o les viendieren bastimentos pertrechos, armas o municiones». *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias,* Madrid, 1681, edic. facsimilar Cultura Hispánica, 1973, t. II, p. 56.

con Pedro Ponte supo la enorme demanda de esclavos que había en Hispanoamérica, donde últimamente abundaba la plata, por haberse descubierto ricas minas en México y Perú. El canario, incluso, se ofreció para hablar con un experto piloto de la carrera de las Indias, el gaditano Juan Martínez, que podría guiarle sin problemas. Nuestro personaje volvió a Inglaterra y liquidó sus negocios en Plymouth, trasladándose a Londres. Aquí estableció nuevas relaciones con negociantes interesados en comercio con Canarias y Guinea. Con su ayuda preparó una expedición formada por tres buques –el *Salomón,* el *Seallow* y el *Jonás*– y unos 100 hombres. Zarpó de Plymouth en octubre de 1562[42], dirigiéndose a Tenerife, donde se le unió el piloto español, y luego a Guinea. Aquí apresó varios buques negreros portugueses, apoderándose de su carga: unos 300 esclavos[43].

Tras cruzar el Atlántico con su mercancía humana, arribó a La Española. Carenó sus barcos en Puerto Plata y se encaminó a Cabo Isabela, primer lugar en el que pretendió vender los esclavos. Justificó su presencia allí diciendo que había sido arrastrado por una tormenta y que necesitaba provisiones. Como carecía de dinero solicitó que se le permitise pagarlas con esclavos, lo único que tenía de valor. El gobernador de Santo Domingo envió contra él una fuerza de 70 hombres, que capturaron dos de sus centinelas. Hawkins propuso astutamente cambiarlos por 100 negros, cosa que los españoles aceptaron encantados. Luego ofreció descaradamente vender otros esclavos. Los españoles argumentaron que no podían comprarlos, pues había que pagar unos derechos. Hawkins replicó que estaba dispuesto a hacerlo de buen grado, lo que desconcertó a todos. Como no tenía dinero abonó los impuestos con más negros. En realidad lo del pago de derechos fue un burdo legalismo, pues estaba prohibido introducir negros sin licencia. Hawkins invirtió sus ganancias en corambre, y regresó a Inglaterra haciendo una breve escala en Tenerife.

Su llegada a Londres fue oportuna. Aquel año de 1563 toda Inglaterra estaba conmocionada por las noticias de Ribault, el hugonote que había establecido una pequeña colonia francesa en la Florida y se había refugiado provisionalmente en Inglaterra en vista de la presión de los católicos franceses sobre sus correligionarios. La Reina Virgen soñaba en aquellos momentos con establecer también unas colonias inglesas en el Nuevo Mundo utilizando los servicios del pirata irlandés Thomas

[42] A. Rumeu, de Armas, *Viajes de Hawkins a América,* Sevilla, 1947, pp. 70-108.

[43] J. Hubert, *Los aventureros del mar: piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios,* Barcelona, edic. Populares Iberia, s.d., p. 51.

Stukeley[44]. Acogió por ello con entusiasmo la idea de Hawkins de regresar a América para hacer negocios con los esclavos y hasta le suministró un buque real, el *Jesus of Lubeck,* de 700 toneladas, que Enrique VIII había adquirido a la Liga Hanseática. Numerosos negociantes y personas honorables –varios nobles incluso– pusieron su dinero en la empresa de Hawkins. La flota, formada por 4 buques –además del *Jesus of Lubeck* estaban el *Salomón*, el *Tiger* y el *Swalow*– y unos 150 hombres (Hawkins restringió y seleccionó cuidadosamente los tripulantes), zarpó de Plymouth el 18 de octubre de 1564 ante las protestas del embajador español don Diego de Silva. Se dirigió a Tenerife y luego a Guinea, donde cargó 400 esclavos por el mismo procedimiento anterior. Nuevamente cruzó el océano y arribó a la Dominica y a la isla Margarita. En esta última vendió algunos esclavos y pasó al puerto de la Borburata, en Venezuela. Era abril de 1565, Hawkins pidió permiso para vender a sus negros.

El procedimiento «negociador» de Hawkins era bastante peculiar. Lo estableció en Borburata y lo repitió luego como un modelo. Al llegar a este puerto redactó una carta dirigida al gobernador de Venezuela, don Alonso Bernáldez, informándole de que había salido a navegar por orden de la reina Isabel:

> y fui arrojado por vientos contrarios a estas costas, donde por haber hallado un puerto apropiado, cúmpleme reparar y aderezar mis navíos para continuar el dicho viaje.

Naturalmente, añadió que para hacer tales reparaciones y aderezos necesitaba vender sus esclavos y mercaderías, lo único que tenía de valor. Para ello solicitó el oportuno permiso, comprometiéndose a pagar los impuestos pertinentes. Si no se le concediera –y aquí venía lo más interesante– se vería en la obligación de realizar una acción armada, totalmente justa, de la que sería responsable el gobernador. Ni más ni menos que el principio de la guerra justa que los españoles aplicaban con los indios cuando les leían el Requerimiento[45].

[44] Ch. de la Roncière, *Histoire de la Marine française,* París, 1923, t. IV, pp. 49-59.

[45] He aquí el párrafo conminatorio de Hawkins: «Si esta súplica fuere rechazada, me buscaré yo mismo el remedio, pues no puedo abandonar este puerto, ni lo abandonaré sin acudir antes a mis necesidades, porque aun en el caso de que hoy quisiera hacerlo, no lo puedo hacer, porque me es imposible imponerme a mi gente. Por lo tanto, ya que entre España e Inglaterra no hay enemistad, ni guerra, y esta flota pertenece a Su Majestad, mi Señora, de lo cual, y de todo lo antedicho, estoy pronto a dar información de testigos, cuídese Su Señoría de provocar mi irritación, ni moverme a hacer lo que yo (por

Don Alonso Bernáldez acudió al puerto para confirmarle la prohibición. El inglés amenazó con bombardear la población, pero el funcionario español se mantuvo en su negativa. Hawkins volvió a sus barcos y mandó disparar un cañonazo al *Jesus of Lubeck*. Luego ordenó el desembarco. Con la plaza ocupada, el gobernador no tuvo más remedio que autorizar la venta de negros y géneros. Hawkins vendió 151 esclavos y una apreciable cantidad de paños, vinos y otros efectos por valor de 12.528 pesos, pagando escrupulosamente los derechos por la introducción de los negros y el almojarifazgo por las mercancías (7,5 por cien). Se ha dicho siempre que no pagó tales impuestos, pero Arcila Farías halló el cargo de esta operación en el Libro común y general de la Tesorería, fechado el 20 de abril de 1565 [46]. El hecho resulta pintoresco, pues los derechos no legalizaban el contrabando efectuado, pero indudablemente Hawkins funcionaba con una curiosa moral que le permitía robar negros, pero no defraudar el fisco de Felipe II. Naturalmente la Corona española reprobó la actuación del gobernador Bernáldez y le condenó en su juicio de residencia a pagar el valor de los negros y las mercancías compradas a los ingleses. En cualquier caso, el pago de impuestos perjudicaba poco su lucrativo negocio, ya que, como señaló Mota,

> conseguía los esclavos a precio de asalto; los ponía a disposición del colono que los necesitaba y no discutía mucho en materia de precios porque, como se puede ver, en este negocio todo era ganancia [47].

El contrabandista prosiguió hacia Curaçao, pues deseaba comprar carne. El gobernador español, Lázaro Bejarano, decidió entrevistarse con el inglés, ya que comprendió la imposibilidad de enfrentarse a sus cuatro

mi parte) no haría, como resultado inevitable, si Su Señoría me niega la licencia que pido. Hago potestación de que si de su rechazo se sigue daño o perjuicio alguno, la falta y responsabilidad será de Su Señoría». P. Ojer, *La formación del Oriente Venezolano,* I, y *Creación de las Gobernaciones,* Caracas, 1966, p. 377. Puede cotejarse con este párrafo del Requerimiento español que Pedrarias leía a los indios: «Si no lo hiciéredes [aceptación de la presencia española] o en ello dilación maliciosamente pusiéredes, certificoos que con el ayuda de Dios yo entraré poderosamente contra vosotros y vos haré guerra por todas partes y manera que yo pudiere y vos sujetaré al yugo y obediencia de la Iglesia y de Sus Altezas [...] y protesto que las muertes y daños que dello se recrescieren, sean de vuestra culpa, y no de Su Alteza, ni mía, ni destos caballeros que conmigo vinieron». M. Serrano y Sanz, *Los orígenes de la dominación española en América,* Madrid, 1918, pp. 292-294.

[46] E. Arcila Farías, *Economía Colonial de Venezuela,* Caracas, Italgráfica, 1973, t. I p. 186.

[47] F. Mota, *op. cit.,* p. 60.

naves, una de las cuales, según le informaron, tenía 900 toneladas. Hawkins le explicó que había arribado a la isla para comprarle cueros, sabiendo que tenía ocho mil listos para la venta. Bejarano se negó a venderlos, y el inglés mandó apresarle y llevarle a su buque. Allí trató de convencerle por varios procedimientos. Primero le enseñó la cédula de su reina que le autorizaba a comerciar, luego las ropas y joyas que ofrecía a cambio de los cueros y finalmente le mostró los cañones y las balas. Tras la exhibición le paseó dos leguas por alta mar hasta llegar a donde Bejarano tenía un carguero cargado de cueros. Bejarano, convencido de los «argumentos» de Hawkins ordenó allí mismo que le dieran 600 cueros por su rescate, pero Hawkins, pidió dos mil más. El gobernador no tenía más que mil, y se los dio de buena gana con tal de perder de vista al inglés, pero éste pidió entonces carneros, ovejas, novillos, yeguas, puercos, sebo y gallinas. El español se retrasó algo en prepararlo todo y el pirata, impaciente, ordenó una operación de represalia efectuada por 50 soldados que

> entraron la tierra adentro más de una legua, y demás de las dos mil ovejas que recogieron por la isla, le mataron y desjarretaron la mitad de ellas[48].

Hawkins abandonó Curaçao el día 15 de mayo, después de haberla esquilmado. Bejarano notificó a las autoridades españolas que el inglés no le había dado nada a cambio de todo lo que había robado, pero quedaron constancias de que por una partida de 978 cueros recibió «seis piezas de esclavos, dos hombres, dos mujeres e dos muchachos, e 344 varas de ruán»[49]. Hawkins seguía por tanto empleando aún el procedimiento de «pagar» lo que compraba mediante coacción.

En Riohacha repitió el procedimiento anterior, y el 18 de mayo del mismo año (1565) arribó a Santa Marta con idéntica pretensión. El cabildo prohibió la venta de esclavos, y Hawkins mandó disparar unos cañonazos contra la ciudad para ayudarle a cambiar de parecer. Santa Marta tenía menos de 70 hombres mal armados mandados por el tesorero Miguel de Castellanos, por lo que en opinión de Miranda Vázquez se aceptó el trato[50]; pero el historiador colombiano Restrepo Tirado aseguró que esta versión de los hechos es falsa y fue contradicha por el comisiona-

[48] C. Felice Cardot, *Curaçao Hispánico,* Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1973, p. 69.

[49] C. Felice Cardot, *op. cit.,* p. 69.

[50] T. Miranda Vázquez, *op. cit.,* p. 124.

do de la Audiencia de Santo Domingo, don Alonso Pérez Roldán, quien declaró que no se asaltó la ciudad y que todo lo ocurrido fue que el tesorero don Miguel de Castellanos subió a bordo de la nao inglesa, poniéndose de acuerdo con Hawkins en simular el asalto para poder negociar abiertamente [51]. El contrabandista hizo lo mismo en Cartagena. Simón afirma que el gobernador de la plaza, don Martín de las Alas, supo de la llegada del pirata Juan Acle (así llamaban los españoles a Hawkins) y dispuso una defensa apropiada con 200 españoles y 400 indios, sembró la playa de estacas puntiagudas con veneno y cavó unas trincheras. Hawkins envió una carta al gobernador por medio de un portugués llamado Cardoso

> en que decía ser lícito a todas las naciones de derecho comunicarse en sus tratos, y que él traía en sus naves mucha y muy buena mercancía, con que podrían celebrar ferias a precios mucho muy moderados [52].

El gobernador respondió que no negociaría, e hizo una demostración de fuerza ante el emisario de Hawkins, que volvió a las naves para informar de todo. El inglés mandó disparar varios cañonazos contra la ciudad, que fueron respondidos, y envió de nuevo a Cardoso pidiendo disculpas y señalando que su único interés era vender 100 negros, lo que despertó la codicia de algunos pobladores. Una representación de éstos se entrevistó con el gobernador para tratar de convencerle de la conveniencia de negociar, pero Alas les lanzó entonces un discurso manteniendo su posición y recordándoles «la prohibición que las leyes humanas y divinas nos tienen puesta a los cristianos para contratar con herejes». Hawkins rogó finalmente que al menos le dejaran hacer aguada. Ante la negativa española, quemó algunos bohíos. Tras ocho días de inútiles conversaciones decidió abandonar Cartagena y proseguir su viaje rumbo al canal de la Bahama. Se ha afirmado que su objetivo era la flota de Indias, pero no contaba con fuerza suficiente para enfrentarse a ella. A lo más que podía aspirar era a apoderarse de algún buque rezagado de la misma. Rumeu asegura:

> Lo que sí parece indudable es el propósito de Hawkins de merodear, de paso, por la ruta de los galeones de Indias, por si la suerte le deparaba un buen golpe de mano que le enriqueciese para siempre [53].

[51] E. Restrepo Tirado, *Historia de la Provincia de Santa Marta,* Bogotá, Biblioteca de Autores Colombianos, 1953, t. I, p. 230.

[52] Fray Pedro Simón, *op. cit.,* t. IV, p. 290.

[53] A. Rumeu de Armas, *op. cit.,* p. 164.

No tuvo suerte y singló después hacia Jamaica, costa sur de Cuba e Isla de Pinos –donde hizo aguada–, cabo de San Antonio y costa de la Florida. Allí visitó la colonia francesa de San Juan, dirigida por Laudonière, que se encontraba en pésimas condiciones. Se ofreció a llevar a Francia a los colonos, lo que no fue aceptado. Les vendió un barco a cambio de los cañones del fuerte, y el 28 de julio zarpó de la Florida rumbo a Inglaterra.

La llegada a Londres fue gloriosa. El contrabando había sido un éxito (llevaba abundancia de perlas, cueros y azúcar) y pudo repartir un dividendo del 60 por ciento a quienes habían invertido en su empresa, la misma Reina, entre otros. Isabel I, agradecida, decidió nombrarle caballero. Hawkins escogió como cimera de su escudo la figura de un negro cautivo, como informó despectivamente el embajador español en Londres. La verdad es que no parece que fuera un negro, sino una negrita, con senos incluidos.

Las cosas iban tan bien que el noble Hawkins se tomó entonces unas merecidas vacaciones, aprovechando el giro de las relaciones con España a causa de las intrigas de María Estuardo, y encargó la nueva expedición a su socio y antiguo agente comercial en Tenerife John Lowell, uno de sus más aventajados discípulos.

Los discípulos ingleses y franceses

Lowell armó tres naves, reclutó una buena tripulación –en la que figuraba un anónimo joven de 24 años llamado Francis Drake– y zarpó de Plymouth en 1566. Hizo el consabido periplo a Canarias y Guinea. Luego, una vez en América, siguió los pasos de su maestro, contrabandeando en Margarita, Borburata, Curaçao y Riohacha. En Borburata encontró un pirata francés, Jean Bontemps (acababa de capturar una carabela por la que había pedido rescate), decidido a probar fortuna como contrabandista a la vista del éxito inglés. Lowell y Bontemps se asociaron para forzar a comerciar a los españoles. El gobernador Pedro Ponce de León, sucesor de Bernáldez, lo prohibió, y los contrabandistas decidieron actuar al modo pirata. Prendieron al alcalde, al teniente de Borburata y a dos comerciantes neogranadinos que llevaban 1.500 pesos, y amenazaron al gobernador con llevarlos presos a Francia. Si, por el contrario, les autorizaba a vender 200 esclavos, ofrecían entregar a los rehenes y regalar 100 esclavos para la Caja real (cuyo valor mínimo

serían 6.000 pesos). El gobernador siguió en su postura y los piratas acordaron que no valía la pena hacer más presión. Soltaron a los prisioneros, pero se quedaron con los 1.500 pesos de los comerciantes, a cambio de los cuales les dieron 26 negros. Nuevamente encontramos un extraño gesto de honradez o de formalismo legal al restituir el valor de algo que habían arrebatado por la fuerza. Bontemps y Lowel visitaron luego Riohacha, donde intentaron comerciar aisladamente. Ante la negativa del gobernador español, Lowell desembarcó a 94 negros moribundos, que posteriormente reclamaría Hawkins. Tras esto, saqueó varios puertos de la Española y volvió a Inglaterra.

El método inglés del contrabando tentó a otros piratas y corsarios franceses, aunque la mayoría siguió apegado al sistema tradicional de saqueo y rescate por las plazas. Tras Bontemps[54] y Lowell llegaron a la Borburata tres escuadras de piratas y contrabandistas: las de Jacques de Sore, Pierre de la Barca y Nicolas Balier. La primera de ellas, mandada por el mismo corsario que incendió La Habana en 1555, ocupó la población. Pidió mil pesos por no incendiarla, trato que fue aceptado por los vecinos. La segunda, de Pierre de la Barca, vino ya con la modalidad inglesa: anunció que deseaba negociar y no causar ningún daño. Parece que no se le hizo caso y pasó a Coro, donde logró vender 11 esclavos (que luego decomisó el gobernador a los compradores) y capturó una nave cargada de cueros y lana, devuelta gentilmente a su propietario cuando éste accedió a comprarle algunos negros. Era una ligera variante del método inglés, como vemos. Nicolas Valier, el capitán de la tercera escuadra, actuaba dentro de la más pura ortodoxia pirata. Hay que advertir que era hugonote. Desembarcó en Borburata en 1567 en son de guerra. Tras conquistar la población, la saqueó, mandó destruir las imágenes de la iglesia y, finalmente, prendió fuego a la ciudad. Permaneció allí durante tres meses arreglando sus navíos y haciendo incursiones a los surgideros próximos. En una de ellas alcanzó Coro, residencia del gobernador, donde prendió al deán y a otras personalidades, repitiendo el pillaje y la destrucción de las imágenes de la iglesia. Finalmente, por no incendiar la ciudad, exigió un rescate de

[54] Jean Bontemps realizó su última hazaña en Curaçao el año 1571. Desembarcó en la isla al frente de 70 hombres y quemó la iglesia. Los hermanos Antonio y Gonzalo Barbudo se enfrentaron a él al frente de un escuadrón de indígenas, y Bontemps murió de un flechazo en la garganta. Los españoles cogieron su cabeza y las de los otros piratas y las guardaron en unos serones, donde las llevaron a Santo Domingo para presentarlas en la Audiencia. C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 71.

2.300 pesos que los vecinos dieron con gusto por verle desaparecer [55]. Para estas fechas el contrabando se había ya institucionalizado, al menos en la costa venezolana. Un informe del contador Ruiz de Vallejo del 21 de abril de 1568 señalaba que los contrabandistas venían ya

> muy provenidos de todas mercaderías y aceites y vinos y lo demás que en la tierra falta, y la necesidad de los vecinos, por no lo tener, son grandes y no bastan penas ni castigos para que dejen de comprar secretamente lo que han menester y ésto [...] no se puede averiguar, porque lo hacen de noche y los unos a los otros se encubren y no basta diligencia para que lo dejen de hacer [56].

Haring anotó que los contrabandistas utilizaban toda clase de subterfugios para traficar. El más frecuente era fingir una avería, una vía de agua o falta de provisiones. El capitán contrabandista dirigía entonces una cortés carta al gobernador de la plaza española pidiéndole permiso de arribada. Se le concedía, naturalmente, pero con prohibición de vender mercancía. Se descargaban los fardos con los artículos y se llevaban a un almacén, cuya puerta se sellaba cuidadosamente. Pero siempre había una puerta falsa que servía para hacer la transacción. Otra fórmula frecuente era el llamado *tráfico de balandra*. El navío se aproximaba a la costa y disparaba unas salvas con la señal convenida. Por la noche se acercaban al mismo unas balandras que descargaban la mercancía.

El desastre de Veracruz

La tercera expedición de Hawkins terminó en el desastre de Veracruz, que clausuró el sistema clásico de contrabando inglés, propio de nuestro período. El maestro Hawkins la organizó minuciosamente mientras le

[55] El obispo Ágreda de Coro logró escapar y escribió al monarca sugiriendo que se despoblara Curaçao, que era en su opinión la causa de los ataques que se hacían a Coro, ya que dicha isla «es proveída de más de cuarenta mil cabezas de ganado ovejuno, con muchas vacas y otras comidas, pueden invernar allí los franceses y desde allí correr toda la costa hasta Nombre de Dios». También notificó que los asaltantes de Coro eran huidos de la Inquisición de Sevilla. Fray Froilán de Río Negro, *Actuaciones y documentos del gobierno central de la Unidad de la Raza en el Descubrimiento, Exploración, Población, Pacificación y Civilización de las Antiguas Provincias Españolas, hoy República de Venezuela*, t. I, Caracas, 1926, p. 276.

[56] A. Rumeu de Armas, *op. cit.*, p. 246.

llovían ofertas de toda clase de socios. La reina Isabel no escatimó su ayuda y puso a su disposición dos galeones de la armada, el mismo *Jesus of Lubeck* de la vez anterior –en el que embarcó el joven Francis Drake– y el *Minion* (300 toneladas, 6 cañones pesados y numerosos ligeros), a los que se sumaron otros cuatro navíos. A bordo de ellos iban más de mil hombres. La flota zarpó de Plymouth el 2 de octubre de 1567 tras la consabida e inútil protesta del embajador español. Se dirigió a Tenerife y luego a Guinea y Senegal, capturando varias naves negreras portuguesas y francesas para aprovisionarse de esclavos. Una de éstas fue rebautizada como *Grace of God* y entregada al mando de Drake. Se reunieron unos 450 esclavos, con los cuales se emprendió la travesía atlántica.

Hawkins llegó al Caribe (Dominica) el 27 de marzo de 1568. En la isla Margarita escribió una carta cortés al alcalde, pidiéndole ayuda para abastecer sus navíos. El alcalde comprendió que era inútil resistirse y accedió a la petición comprándole «hierro, palos, lienzos y otras mercaderías» y vendiéndole carne, maíz, cañafístula y otros alimentos. La visita siguiente la hizo al sufrido puerto de la Borburata. Estaba vacío, pues sus pobladores tenían ya práctica en evacuarlo cada vez que aparecían piratas o contrabandistas. Hawkins hizo pregonar que venía en son de paz y en viaje de negocios, lo que empezó a tranquilizar a los moradores, que empezaban a distinguir ya entre piratas y contrabandistas. Siguiendo su costumbre, escribió una carta al gobernador Ponce de León, que se encontraba en Nueva Segovia (Barquisimeto), exponiéndole los motivos de su arribada forzosa y la necesidad de avituallar su escuadra, a cambio de lo cual ofrecía 60 negros y algunas mercancías. Incluso escribió otra misiva al obispo, que residía en Valencia, para atraerlo a su causa. El gobernador contestó negando el permiso, pero como no podía hacer nada contra la armada inglesa consintió en el contrabando, que se efectuó a lo largo de... ¡dos meses! Al cabo de ellos Hawkins puso proas a Riohacha, adonde había enviado previamente a Drake con la *Judith* (se le había cambiado de barco), la *Angel* y otra carabela. Al llegar allí se encontró con que su subordinado se había limitado a bloquear el puerto, pues había sido recibido con hostilidad. Hawkins decidió solucionar las cosas por la vía epistolar. Escribió al tesorero Miguel de Castellanos informándole de que venía a negociar negros y mercaderías. El tesorero respondió que estaba prohibido, y el contrabandista replicó que el año anterior habían dejado allí algunos esclavos suyos (los moribundos desembarcados por Lowell) que según sus datos habían sido vendidos. No reclamaría nada por ellos si se le permitía comerciar.

La correspondencia no solucionó nada y Hawkins tuvo que recurrir a argumentos más persuasivos. Ordenó desembarcar a 260 de sus hombres, mientras los vecinos abandonaban la ciudad. Riohacha fue saqueada e incendiada en parte, pero los pobladores se negaron a regresar. Un golpe de suerte permitió al inglés averiguar dónde se había escondido la Caja real, de la que se apoderó, ofreciéndola a cambio del permiso requerido. El tesorero Miguel de Castellanos no tuvo más remedio que concedérselo. Se vendieron 200 negros y bastantes mercaderías. Según Rumeu, fue esta vez, y no la anterior, cuando el tesorero español fingió la pantomima para negociar[57].

Hawkins se despidió de Riohacha regalando a sus vecinos 60 negros para indemnizarles por las pérdidas. Se trataba de esclavos de pocos años que estaban a punto de perecer. La recalada siguiente fue Santa Marta, a principios de julio. Se repitió lo de Riohacha, y hasta hubo un simulacro de resistencia por parte del gobernador, con el saldo de una casa destruida por un disparo. El inglés logró colocar fácilmente otros 114 esclavos y gran cantidad de lienzos y paños. De allí pasó a Cartagena el 1 de agosto de 1568. Hawkins comenzó su relación epistolar con el gobernador de la plaza don Martín de las Alas, quien le negó tres veces el permiso. Mandó disparar contra la ciudad para intimidar a los vecinos, pero los fuertes replicaron a las descargas. El contrabandista consideró peligroso el enfrentamiento y decidió abandonar el sitio siete días después.

Parece que Hawkins tenía la intención de regresar a Inglaterra. Se dirigió al canal de la Bahama, pero fue sorprendido por un huracán en la costa cubana que le destrozó la armada. Uno de los buques más perjudicados fue el *Jesus of Lubeck.* Buscó inútilmente en Florida un buen fondeadero para reparar sus naves y, finalmente, regresó al Caribe. En Yucatán apresó un mercante español que iba a San Juan de Ulúa, cuyo capitán, Francisco Maldonado, fue llevado a su presencia. Hawkins le preguntó dónde había un puerto apropiado para hacer las reparaciones que necesitaba, y el capitán español le dijo que no había ninguno para el porte del *Jesus of Lubeck* (700 toneladas), salvo el de Veracruz. También le informó de que la flota de Indias estaba próxima a llegar a dicho puerto. El inglés decidió matar dos pájaros de un tiro: aderezar sus barcos para el tornaviaje y apoderarse de la plata mexicana que estaría lista para embarcar en la flota[58]. Inmediatamente puso rumbo al puerto novohispano y apresó por el camino otros dos buques españoles.

[57] *Ibid.*, pp. 249-250.
[58] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 5.

Hawkins se presentó en Veracruz el 14 de septiembre de 1568. Puso en vanguardia las tres naves españolas apresadas para engañar a los españoles, que creyeron se trataba de la vanguardia de la flota en la que venía el nuevo virrey, don Martín Enríquez de Almansa. Enviaron por ello un batel con varios oficiales para cumplimentarle. Hawkins los hizo prisioneros y se sirvió de ellos para obligar a las autoridades veracruzanas a permitirle reparar sus naves en la isla Gallega, frente a la ciudad. Los navíos ingleses entraron en la bahía y se instalaron allí; mientras, los españoles enviaban avisos a las caravanas de mulas que traían la plata para que se detuvieran.

El 17 de septiembre, poco después de haber atracado la flota inglesa, apareció la española. Un patache salió a su encuentro para informar de la situación existente. El general de la armada se quedó perplejo, sin saber qué hacer, pues aunque tenía 13 galeones sólo uno de ellos era de guerra, la capitana. Incluso la almiranta era un mercante, contra todo lo establecido. También Hawkins quedó sorprendido, pues no esperaba que la flota llegara tan pronto. Se preparó para el combate, pero envió un emisario al general de la misma, informándole de sus intenciones pacíficas. El general español, don Francisco Luján, hizo junta de guerra, en la que participó el nuevo virrey, acordándose en ella seguir adelante, ya que la huida sería vergonzosa. Se atracaría en Veracruz y se dispondría luego lo oportuno para la defensa de la plaza.

La flota española desfiló delante de la armada de Hawkins ante la zozobra de los pasajeros y atracó junto a ella. Los navíos españoles se alinearon a la izquierda y los ingleses a la derecha. La flota hizo la descarga más rápida de su historia, al menos en lo relativo al pasaje. Aquella noche el virrey y Hawkins se entrevistaron en la isla, tratando cada uno de averiguar las intenciones del contrario, y concluyeron un pacto que cada uno de ellos pensaba traicionar[59].

El virrey convocó nueva junta de guerra el 22 de septiembre. En ella se estableció un plan de ataque para el día siguiente. El 23 por la mañana empezaron las operaciones cuando la urca *San Salvador*, con 130 arcabuceros y vecinos armados, se aproximó a la *Minion*. Hawkins reclamó de inmediato al virrey por aquellas extrañas maniobras, pero poco después sobrevino el combate. Sonaron las trompetas españolas, y los ingleses rompieron fuego con sus cañones, hundiendo a la almiranta. La capitana trabó combate de artillería con la *Minion*. Entretanto, el capitán Delgadi-

[59] A. Rumeu de Armas, *op. cit.*, p. 291.

llo desembarcó con sus soldados en la isla Gallega, tomó la batería y el castillo, y enfiló los cañones contra la armada intrusa. Aquello fue el desastre inglés. El *Jesus of Lubeck* fue abordado y tomado. Por la tarde se hundieron el *Angel* y el *Swallow*, luego el navío francés. Los españoles se apoderaron de otros tres barcos. Sólo se salvaron el *Minion*, el *Judith* y un patache. El segundo de ellos, mandado por Drake, siguió directamente a Inglaterra[60].

Hawkins se quedó solo con el *Minion* y el patache, y puso proas a la isla de los Sacrificios para hacer los arreglos necesarios. Allí estuvo a punto de estallar un motín, pues sus hombres temían volver a Inglaterra con unas naves en tan mal estado. Hawkins se impuso finalmente y logró dirigirse hasta Tampico, donde la mitad de sus hombres prefirieron desembarcar y hacer frente a los indios, antes que intentar la travesía a Europa. La mayor parte cayó en manos españolas. Hawkins zarpó con el resto hacia la Florida, desde donde emprendió el tornaviaje. En el camino se hundió el patache. Tras mil penalidades arribó a Marín y Vigo, donde fue socorrido (se ignoraba lo ocurrido en Veracruz). A mediados de enero de 1569 el *Minion* izó sus velas y abandonó definitivamente las costas españolas[61]. El 3 de febrero de 1569 atracó en el puerto de Plymouth, poniendo fin al desafortunado viaje.

En cuanto a los ingleses capturados por los españoles, fueron entregados a la Inquisición. La mayor parte abjuró de sus herejías y vistió el hábito penitencial. Tres de ellos fueron condenados a la hoguera, dos en México (fueron estrangulados antes de la quema) y el tercero en Sevilla. Otros recibieron penas de azotes y galeras[62].

La batalla por el canal de la Bahama

Si la actividad inglesa de la década de los sesenta se canalizó hacia el contrabando, como hemos visto, la francesa lo hizo hacia el establecimiento de unas bases permanentes en la Florida, desde donde pudieran

[60] Hubert escribió a este respecto: «Extremo muy interesante sería el poder dilucidar si Francis Drake, el joven capitán de la *Judith*, se extravió o se dio a la fuga el día de la famosa derrota de San Juan de Ulúa. Lo que haya de cierto en ello es cosa que ignoramos; lo único que sabemos es que el día 20 de noviembre de 1569 la *Judith* arribaba a Plymouth, sana y salva». J. Hubert, *op. cit.*, p. 68.

[61] A. Rumeu de Armas, *op. cit.*, p. 308.

[62] C. Lloyd, *Drake, corsario y almirante,* Madrid, Cultura Clásica y Moderna, 1958, p. 40.

atacarse fácilmente las flotas de la plata que pasaban por el canal de la Bahama. Promotor del proyecto fue el almirante Coligny, hugonote, quien pensó así revaluar el prestigio de sus correligionarios, ya que los católicos franceses le seguirían en aquella lucha contra el odiado Felipe II[63]. El intento de colonización francesa pudo tener una importancia extraordinaria en la historia de la piratería, pues habría cambiado totalmente la situación posterior de América. De aquí que España y Francia se emplearan a fondo en esta batalla por la Florida.

El 18 de febrero de 1562 –siete meses después de haberse dado la cédula que establecía las flotas– salió del puerto de Dieppe el capitán hugonote Jean Ribault para estudiar el posible asentamiento. Llegó a la costa de la Florida y levantó un pequeño fuerte en la desembocadura del río Santa Cruz. Allí dejó una guarnición de 30 hombres bajo el mando de Albert, su segundo, regresando a Francia por refuerzos. La guarnición pasó infinitas penalidades y, finalmente, abandonó el fuerte, pues Ribault no pudo volver a causa de las guerras de religión que azotaron a Francia, exilándose en Inglaterra por algún tiempo.

En 1564 llegó otro refuerzo hugonote enviado por el almirante Coligni y mandado por René Goulaine de Laudonnière, lugarteniente de Ribault. Se estableció a orillas de otro río, llamado de San Juan, donde levantaron el fuerte Carolina en honor de su monarca Carlos IX. Estos franceses pasaron, asimismo, penalidades, y muchos de ellos desertaron para piratear. Los supervivientes fueron hallados por Hawkins en 1565. Les invitó a repatriarse, pero se negaron[64]. Una de las embarcaciones de los hugonotes piratas naufragó cerca de Cuba, salvándose algunos. Las autoridades españolas se enteraron por ellos de la presencia francesa en la Florida y del plan de Ribault, que consistía en fortificar la punta de los Mártires, al sur de la península (a unas 25 leguas de La Habana), para colocar allí seis galeras que impidieran el paso de las flotas de la plata. Ribault pensaba además atacar La Habana con 800 hombres, dar libertad a los esclavos cubanos y hacer luego lo mismo en Santo Domingo y Puerto Rico[65]. Felipe II ordenó a Pedro Menéndez de Avilés desalojar a los franceses, nombrándole adelantado y gobernador de la

[63] J. A. Cubeñas Peluzzo, *Presencia española e hispánica en la Florida desde el Descubrimiento hasta el Bicentenario,* Madrid, ed. Cultura Hispánica, 1978, p. 24.

[64] Hawkins, según Rumeu, regaló a los franceses 20 sacos de trigo, seis de judías, algo de sal, cera y otros artículos. A. Rumeu de Armas, *op. cit.,* p. 167.

[65] E. Ruidíaz y Caravia, *La Florida*, Madrid, 1893, t. I, p. 179.

Florida[66]. Mientras Menéndez de Avilés preparaba su expedición, Ribault salió de El Havre con una nueva flota de hugonotes el 23 de abril de 1564. Camino de la Florida capturó un par de buques españoles que venían de Santo Domingo.

La armada de Menéndez de Avilés fue notable. Constaba de 19 buques y 1.500 hombres, a los que se unirían otros mil colonos procedentes del norte de España. Zarpó de Cádiz el 29 de julio de 1565. Avilés llevaba una información muy minuciosa sobre el fuerte Carolina, suministrada por tres amotinados franceses[67]. Tras una travesía muy accidentada arribó a la Florida el 28 de agosto y a un punto que bautizó como San Agustín, por la festividad religiosa. Era un buen puerto para poblar, pero antes decidió desalojar a los franceses. Costeó hacia el Norte donde puso en fuga un refuerzo naval enviado por Ribault. El adelantado regresó luego a San Agustín y procedió al poblamiento español. Una vez realizado, se dirigió al fuerte Carolina. Allí sorprendió a los franceses y les derrotó. Laudonnière y 70 hombres lograron, sin embargo, huir. Avilés persiguió más tarde otra flotilla mandada por el hijo de Ribault y capturó algunos hugonotes que se habían escondido en la selva. Tras rebautizar el fuerte francés como San Mateo, regresó a San Agustín, dispuesto a esperar el ataque de la flota de Ribault. No tardó mucho en saber que la escuadra de su enemigo había sido destrozada por una tormenta y que los supervivientes estaban cerca; se trataba de 150 hombres, a los que apresó fácilmente. Entre ellos figuraba el propio Ribault, que ofreció 100.000 ducados por su vida. No se le aceptaron, y fue ejecutado junto a sus hombres. Es de advertir que en 1557 Enrique II de Francia había ordenado condenar a galeras a todos los prisioneros españoles, replicando Felipe II de una forma casi análoga: todos a galeras, excepto los capitanes, pilotos y oficiales de los barcos que atacaran las Indias, que debían ser echados al agua sin más contemplaciones[68]. Esto explica la dura actuación de Avilés.

En 1567 recaló por las proximidades del fuerte de San Mateo otro francés llamado Domenic de Gourges. Era un gentilhombre que había vendido todos sus bienes y se había hecho pirata. Con tres naves y 180

[66] A. Manucy, *Florida's Menéndez de Avilés, Captain General of the Ocean Sea*, St. Agustine, Florida, 1965, p. 25.

[67] D. B. Quinn, *North America from earlest discovery to firsty settlements. The norse voyages to 1612.* Nueva York, Harper and Row, 1977, p. 254.

[68] C. Fernández Duro, *op. cit.*, t. II, p. 462.

hombres se dirigió a la Florida, después de haber navegado unos meses por la costa africana. Desembarcó cerca del fuerte español y lo tomó por sorpresa. Colgó a los soldados españoles de los mismos árboles donde se había ahorcado a los hugonotes, hizo unos juicios grotescos y finalmente tuvo que retirarse cuando supo que los españoles venía hacia él [69]. Tras esto, los franceses renunciaron definitivamente a controlar el canal por el que pasaba la plata. Sus corsarios, no obstante, siguieron hostigando las naves españolas hasta 1582, cuando la flota francesa fue destruida en la isla Tercera por la armada de Álvaro de Bazán. La batalla de la Florida hizo posible que las flotas españolas pudieran seguir utilizando la ruta de la Bahama, esencial para la comunicación con la metrópoli.

[69] J. y F. Gall, *op. cit.*, p. 59.

Capítulo III

PERROS Y MENDIGOS DEL MAR (1569-1621)

Los 52 años transcurridos entre 1569 y 1621 marcaron el apogeo de la piratería de apoyo estatal. Durante ellos las posesiones españolas sufrieron un gran acoso por parte de los aventureros del mar ingleses y holandeses, instigados y protegidos los primeros por su monarquía y los segundos por un gobierno rebelde a la Corona española en la que no deseaban seguir integrados. Su primera fase fue de corsopiratería, pues el gobierno inglés expidió patentes de corso para atacar las plazas indianas sin mediar declaración de guerra con España. Todavía era más extraña la situación de los holandeses, que teóricamente recibían dichas patentes de un gobierno no reconocido y rebelde al rey de España. Francia, en cambio, fue enterrando su beligerancia a partir de la Paz de Vervins, firmada en 1598. Desde 1588 Inglaterra entró en estado de guerra con España, y sus corsopiratas se trasformaron en verdaderos corsarios. Lo mismo puede decirse de los holandeses a partir de 1609, cuando se estableció la Tregua de los Doce Años, que significó prácticamente el reconocimiento de la soberanía de las Provincias Holandesas. Los corsarios ingleses acosaron a las colonias indianas españolas hasta 1604, año en que se hizo la paz anglo-española. En cuanto al corso holandés, amortiguado durante la tregua, se preparó para el gran ataque general contra las posesiones españolas en 1621, al crearse la Compañía de las Indias Occidentales, precisamente al término de nuestra etapa.

Características de los corsopiratas y corsarios

Los corsopiratas y corsarios de esta etapa compartieron desde luego los usos y costumbres de la piratería, que ya se iba institucionalizando en América, pero con algunas singularidades que les caracterizaron. Sus ata-

ques se extendieron a todos los mares americanos, Pacífico incluido. Fueron más certeros a ciudades de mayor importancia o centros neurálgicos del sistema comercial español, se realizaron con mayor planificación y se sacó de ellos un mayor beneficio. Estos corsopiratas y corsarios fueron en realidad encarnación de la voluntad de sus naciones, pues estuvieron respaldados no sólo por sus gobiernos, sino también por las burguesías mercantiles y hasta, a veces, por la clase nobiliaria. Todos ellos pusieron dinero a su disposición y celebraron con ellos las empresas victoriosas. Los corsarios de esta etapa fueron auténticos *héroes* nacionales. Obligaron además a los españoles a organizar una planta defensiva para todas las Indias, que empezó a dar sus frutos a fines del siglo XVI, cuando la situación se estancó: ni los españoles eran capaces de acabar con ellos, ni ellos con el poderío español. Tendrían que convivir, españoles y piratas, durante otros cien años más.

Muchas fueron las singularidades de estos corsopiratas y corsarios, pero podemos sintetizarlas en la posesión de unos buques de mayor poder ofensivo, una gran disciplina a bordo, la consideración de tener derecho a ejercer un comercio libre, que los españoles consideraron contrabando, ocupaciones más prolongadas de las plazas españolas y una mayor beligerancia anticatólica.

Los nuevos buques

Gran parte del éxito de los corsopiratas se debió a los buques utilizados, que fueron de dos categorías: una, de embarcaciones de enorme tonelaje y gran capacidad de fuego, y otra, de embarcaciones ligeras y de gran maniobrabilidad. Las primeras fueron comúnmente suministradas por sus gobiernos para reforzar el prestigio de sus corsarios, las segundas construidas especialmente para el acoso marítimo.

La reina Isabel I dio el ejemplo cuando facilitó a Hawkins el *Jesus of Lubeck*, que tanto impresionó a los gobernadores de Tierra Firme [1]. Estos

[1] Cuando el gobernador de Curaçao Lázaro Bejarano vio el *Jesus of Lubeck* comentó a Antonio Barbudo que de las cuatro naves que traía el inglés, «una de ellas es muy poderosa, con trescientas piezas de artillería, cincuenta cañones de bronce, doscientos cincuenta hombres de guerra, muy bien armados y aderezados. La nave capitana es de novecientas toneladas y las otras dos de sesenta a ochenta». C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 67. Recordemos que el enorme porte de este navío obligó a Hawkins a dirigirse a Veracruz para poder repararlo.

Retrato tradicional de un corsario de mediados del siglo XVII, por M. Toussaint.

buques eran herencia de la época de Enrique VIII, verdadero promotor de la marina real inglesa mediante la compra de embarcaciones y la construcción de astilleros[2]. Eran comúnmente navíos de bordos muy altos, popas elevadas, poderosos castillos de proa y grandes cañones. Sobrepasaban las 700 toneladas, como los *Elizabeth, Jonas, Triumph* o *White Bear.* Isabel I los siguió entregando a sus corsarios para impresionar a los españoles. Así, el famoso *Bonaventure,* que tenía 660 toneladas, fue utilizado por Drake en 1585, y diez años después participó en la trágica operación conjunta de Drake y Hawkins a las Indias. Posteriormente se construyeron buques más ligeros, como el *Revenge*, hecho en 1575, que tenía 450 toneladas (92 pies de eslora, 32 de manga) y estaba armado de 34 cañones por banda. Raleigh llevó a la Guayana el *Destinity*, que desplazaba 400 toneladas y estaba armado con 35 cañones.

Los corsarios ingleses utilizaron además buques muy ligeros, de menos de 300 toneladas, extremadamente maniobrables. Podían esquivar las andanadas del enemigo mediante un viraje rápido y huir velozmente en caso necesario. Eran muy funcionales, pues estaban desprovistos de todo detalle accesorio, salvo quizá el tallado del balconcillo de popa y el mascarón de proa que los caracterizaba. Se pintaban con colores brillantes verde y blanco, rojo y blanco, y amarillo o azul, y se engalanaban con banderolas y estandartes. Tal era el caso de la *Pelikan*, rebautizada por Drake como la *Golden Hind*, que tenía 240 toneladas, llevaba una tripulación de 90 hombres e iba armada de 14 piezas por banda, más otras 4 en la cubierta superior. Estos cañones eran de hierro y menos pesados que los antiguos. Drake gustaba de usar culebrinas y medias culebrinas, que disparaban balas de hierro sólido de 17 y 9 libras, a veces encadenadas, para desarbolar al enemigo. Los buques ingleses portaban otros cañones pequeños como los *perriers*, falconetes, *saker*, serpentinas, etc.[3].

Los buques holandeses eran las famosas urcas. Muchas veces tenían portes superiores a las 400 toneladas y llevaban hasta 30 y 40 cañones. Para su expedición de 1614, Spielbergen llevó dos de 600 toneladas, los *Grote Zoon* y *Grote Maan*, armados con 28 cañones, así como otro de 400 toneladas: el *Neeuew*. L'Hermite zarpó en su expedición a Perú con dos naves de 600 toneladas (armadas con 40 cañones) y cinco de 500 toneladas (cada una de las cuales portaba igualmente 40 cañones). Incluso para

[2] N. Williams, *The Sea Dog. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabetham Age,* Nueva York, McMillan Pub., 1975.

[3] C. Lloyd, *op. cit.,* pp. 18-20.

el contrabando los holandeses usaban naves pesadas, capaces de transportar sal o grandes cargas. Hauspater, en su asalto a Santa Marta (1630), llevaba 13 urcas que tenían entre 400 y 800 toneladas, aparte de otras seis embarcaciones pequeñas[4]. Estos monstruos navales sembraban el pánico en las poblaciones portuarias, que difícilmente podían hacerles frente.

La disciplina

El acentuamiento de la disciplina en los buques corsarios se debe en gran parte a Inglaterra. Existió siempre, pero jamás en un grado tan acusado, quizá porque hasta entonces no había operado una fuerza corsaria con tanta regularidad o porque los corsarios no habían sido tan protegidos por una monarquía. La reina Isabel no tenía el menor recato en ir a recibir y felicitar personalmente a sus mejores corsarios. Lo cierto es que esa disciplina contrastó con la existente en los buques corsarios franceses y en los piratas. Se configuró robusteciendo la autoridad del capitán, que pudo permitirse el lujo de dictar algunas normas de conducta para sostener el orden a bordo. Hasta entonces los asuntos importantes se discutían siempre en consejo de guerra, pero Drake impuso la saludable costumbre de que fuera incumbencia exclusiva del capitán, único responsable del buque. El capitán, eso sí, podía solicitar el consejo de los otros oficiales para tomar su decisión, pero esta última era siempre personal. En su viaje de 1572, Drake llegó al extremo de autoadjudicarse el poder judicial mandando ejecutar en San Julián a uno de sus hombres por insubordinación. Esto podría haber sido comprensible en un buque pirata, pero no en uno de corso, toda vez que suponía desconocer la justicia real por parte de quienes servían a la misma Corona y operaban con autorización suya.

Al comenzar un viaje, los capitanes corsarios solían publicar unas instrucciones que servían de código legal para los tripulantes. Famosas fueron las de Hawkins, que señalaban lo siguiente:

> Honrad a Dios diariamente; amaos los unos a los otros; conservad bien las provisiones; guardaos del fuego y buscad buenas compañías.

Fueron un modelo que luego siguieron Drake y otros muchos. A partir de entonces se impuso la obligación de realizar el servicio divino dos

[4] C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 150.

veces al día, comunicarse con el almirante de la flota diariamente, suprimir todas las luces nocturnas a bordo –excepto en la bitácora (donde estaba la brújula)–, la necesidad de emplear linternas para guardar dentro de ellas las bujías, lo que evitaba posibles incendios, y la estricta vigilancia de las provisiones. Esto último era esencial, pues en aquella época era imposible medir con precisión las longitudes, y un error en los cálculos del consumo de agua y alimentos podía ocasionar la muerte por deshidratación o inanición de todos los tripulantes. Baste señalar a este respecto que Drake no pudo saber si el océano Pacífico tenía una anchura de 3.000 o de 5.000 millas. Las provisiones más usuales eran galletas, harina, guisantes secos, cerdo en adobo, queso y vino blanco (una especie de jerez).

Naturalmente, el robustecimiento de la autoridad del capitán descansó en su profesionalidad. Esto nos parece hoy evidente, pero en aquella época no lo era, ya que Inglaterra tenía una sociedad aristocrática, en la que el capitán podía pertenecer a una clase humilde, mientras que entre la tripulación podían figurar algunos caballeros. Los buques corsarios llevaban frecuentemente dotaciones de soldados profesionales para el manejo de los cañones –sobre todo en los cedidos por la Reina– entre los cuales no era raro encontrar algunos caballeros, que, naturalmente, se negaban a realizar las labores más bajas de a bordo, consideradas propias de los marineros. Drake se encontró con este conflicto en su viaje de 1577, cuando se vio obligado a pedir la colabolaboración entre caballeros y marineros[5].

De la autoridad del capitán emanó un código disciplinario para la vida a bordo, como dijimos, con castigos ejemplares para quienes infringían las normas. Muchos capitanes prohibieron jugar a los dados o a las cartas y hasta penaron jurar, contar historias obscenas y tener conversaciones impías. Los castigos usuales eran azotar a los transgresores, pero había algunos especiales. Así, se le cortaba la mano al que atentara con un cuchillo contra un oficial, y si había herido a un compañero se le castigaba pasándole tres veces por debajo de la quilla, con lo que se le producían

[5] Drake advirtió a sus tripulantes: «Hay tales controversias entre caballeros y marineros que me vuelvo loco de oírlas. Pero, señores, no puedo permitirme ese lujo, porque he de hacer que los caballeros trabajen con los marineros, y los marineros con los caballeros. Procuremos estar todos unidos y no demos ocasión a que el enemigo se regocije de nuestra debilidad. Me gustaría saber quién sería capaz de negarse a echar una mano a las cuerdas, pero ya sé que no hay nadie capaz de algo semejante. Los caballeros son indispensables para las tareas de gobierno durante el viaje, y por eso, con miras a otros proyectos futuros, los he embarcado». C. Lloyd, *op. cit.*, pp. 68-69.

numerosas heridas por las adherencias de los moluscos. También se sometía a un castigo humillante al que hurtaba. Se le afeitaba la cabeza y se le untaba con una mezcla de plumas y aceite hirviendo. Delitos de homicidio eran competencia de la justicia inglesa, pero algunas veces se hicieron extrañas ejecuciones en los buques corsarios. Los holandeses también otorgaron una gran autoridad a sus capitanes imitando en gran parte el modelo inglés.

El derecho a contrabandear

Un hecho sorprendente y común a los corsopiratas ingleses y holandeses era la convicción de que tenían derecho a comerciar con los puertos españoles, saltándose el monopolio impuesto por los reyes peninsulares. En uso de este derecho estaban autorizados incluso a utilizar la fuerza, si era necesario. Tal derecho emanaba del hipotético permiso concedido por sus gobiernos (los reyes ingleses y los Estados Generales), así como del respaldo nacional con que operaban (la burguesía mercantil, principalmente), que les había lanzado al mar para romper el exclusivismo comercial hispano. Hawkins fue seguramente el que lo estableció con más claridad, como vimos. Cuando llegó a Curaçao, le mostró al gobernador Bejarano una

> cédula escrita a su parecer en pergamino, con un sello muy grande, de casi un palmo en redondo, de cera blanca, que le dijo ser la licencia que traía de la Reina de Inglaterra[6].

Al gobernador de Cartagena le escribió una carta «en que decía ser lícito a todas las naciones de derecho comunicarse en sus tratos»[7]. Y esto lo escribió Hawkins en 1565, cuarenta años antes de que Hugo Grocio afirmara la libertad de los mares. Drake practicó la misma política y cuando capturó la nave del piloto Sanjuán Antón, que había partido de Lima con los tesoros reales, dijo a su piloto:

> Bien veis cómo venimos de tierras tan remotas a buscar la abundancia de riqueza de que a solas gozáis vosotros en éstas, tan fértiles de oro y plata, de que será bien todos participemos, pues todos somos hijos de

[6] Párrafos de la carta de Bejarano en C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 68.
[7] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VI, p. 290.

> Adán y Eva, y no me podréis mostrar en el testamento de Adán alguna cláusula en que diga que a solos los españoles deja por herederos de estos países, y si acaso me la mostráredes, confesaré no tener a esto ningún derecho, pero si no, estad ciertos que llevará más quien más pudiere[8].

Esto explica el extraño legalismo de dar recibos por lo que robaban, como vimos que hizo Hawkins, y como Drake repitió luego en Santo Domingo, en Cartagena y en otras ciudades.

Para los holandeses este derecho fue aún más patente, pues dijeron ser súbditos del mismo monarca cuando les convino, y luego, a partir de la tesis de la Tregua de los Doce Años, comerciar amparados en la tesis del *Mare liberum*. Muchos capitanes de las urcas se mostraron sorprendidos de la negativa española a permitirles negociar.

En contraste con las rapidísimas operaciones de los piratas en la etapa anterior, los corsopiratas y corsarios de ésta permanecieron largos períodos de tiempo en las plazas ocupadas. Drake estuvo varios meses en el istmo, un mes en la Santo Domingo y dos meses en Cartagena. Cumberland permaneció mes y medio en San Juan de Puerto Rico. Estas estancias arruinaban a los vecinos quizá más que los botines hurtados, pues erosionaban enormemente su riqueza ganadera o agrícola. Demostraban, además, que España tenía muy poca capacidad de respuesta a los ataques, especialmente hasta que se configuró el cinturón defensivo del Caribe. La situación cambió substancialmente a partir de 1595.

El antipapismo

No puede decirse que el sentimiento anticatólico, antipapista como se diría entonces, fuese exclusivo de los corsopiratas ingleses y holandeses, pues había aparecido, y con gran intensidad por cierto, con los piratas hugonotes de la etapa anterior; pero ahora se generalizó, participando del mismo no sólo los calvinistas, sino hasta los mismos anglicanos. El problema tiene mayor significación si tenemos en cuenta que los corsarios eran más disciplinados, como señalamos, por lo que difícilmente puede atribuirse a desmanes de la marinería, que no habría cometido acciones vejatorias sin contar con el consentimiento de sus capitanes. En el ataque

[8] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VII, p. 246.

a Santo Domingo de 1585 se hicieron auténticas barbaridades en las iglesias, la casi totalidad de las cuales quedaron además incendiadas. Drake, que dirigía la operación, autorizó el ahorcamiento de dos religiosos dominicos enfermos (que por ello no habían logrado huir) en la misma plaza mayor de la ciudad, haciendo una parodia de un auto de fe. El mismo corsario dio su aquiescencia a las predicaciones que sus hombres hacían a los pobladores de dicha ciudad y luego de Cartagena, donde, según Simón,

> hacían [los ingleses] mil lamentables vituperios a las imágenes de las iglesias, que por estar pintadas, no se pudieron esconder, ni reservar de su ira. Predicaban casi todos los días la secta de Lutero desde los corredores de la casa del gobernador y en otras partes públicas y capaces para juntarse auditorio a su prédicas[9].

Algo parecido ocurrió en Santa Marta (1595). Los ingleses acuchillaron una imagen de la Virgen que estaba en la iglesia y le cortaron finalmente los brazos.

El carácter herético de los corsopiratas hizo que el clero español se convirtiera en beligerante contra ellos, una faceta comúnmente olvidada. Así, cuando se preparó la defensa de Cartagena en 1586, formaron en la playa, junto con los soldados,

> el Obispo, llamado Fray Juan de Montalvo, gran predicador y mayor prelado, de la Orden de Santo Domingo, a quien acompañaban todos sus Prebendados y Clérigos, Fray Bartolomé de Sierra, Prior del convento de Santo Domingo, con todos sus frailes, y Fray Sebastián de Garibay, Guardián de San Francisco, con todos los suyos, todos esforzados y valientes y con ánimo de perder las vidas en defensa de la Fe de Cristo y de aquella Ciudad[10].

Los perros del mar

El desastre de Hawkins en Veracruz el año 1568 supuso el fin de la política inglesa de contrabando en connivencia con España. En Veracruz se había hundido uno de los mejores navíos ingleses, el *Jesus of Lubeck,* y

[9] Fray Pedro Simón, *op. cit.,* t. VII, p. 290.
[10] *Ibid.,* p. 279.

había sufrido un serio revés el orgullo británico. La Corona inglesa había completado además por entonces su fase de robustecimiento del anglicanismo que la enfrentaba abiertamente a España, el país católico que luchaba en todos los frentes europeos contra la Reforma. Isabel I se quitó la máscara e inició la guerra contra Felipe II sirviéndose de sus «perros del mar». Tal política fue extraordinariamente eficaz y logró desarbolar el sistema comercial español, algo que los franceses no habían conseguido anteriormente. Hacia 1590 España había perdido su poderío en el mar y sus dominios americanos se tambaleaban.

El éxito de los «perros del mar» se ha explicado usualmente en relación con la hegemonía inglesa, a la que contribuyeron notoriamente. Desde nuestra perspectiva de la piratería, que es la que aquí interesa, se produjo como consecuencia de una modernización de la industria naval, como vimos, del respaldo del capitalismo a las empresas marítimas y, finalmente, de la misma indefensión de las posesiones españolas de ultramar, tantas veces citada.

El apoyo capitalista a la marina inglesa fue esencial. Hemos de tener en cuenta que en esta época la marina real era insignificante frente a la privada, única que verdaderamente tenía justificación. Estaba dotada de poderosos, pero escasos, buques, y debía seguir las directrices políticas de la Corona, sin arriesgarla en conflictos internacionales. Todavía era escasa la diferencia entre los buques de guerra y los mercantes, por lo que éstos se alquilaban y armaban por la Corona en caso de conflicto bélico. En la armada inglesa que se enfrentó a la Invencible había sólo 16 buques de la Reina; los 53 restantes fueron alquilados a los particulares. Se alquilaban, naturalmente, junto con su oficialidad. Los corsopiratas ingleses utilizaron fundamentalmente navíos de empresarios particulares, armados y equipados con aportaciones de capital privado. La monarquía inglesa entraba a formar parte de la empresa como un accionista más, poniendo algunos buques o dinero, por los cuales recibía luego una parte del botín, igual que los demás empresarios. Podemos decir así que la piratería inglesa fue creada y sostenida por el capitalismo de su país, con el beneplácito y ayuda de su Corona. En esto residió gran parte de su triunfo.

No queremos insistir nuevamente en el problema de la indefensión de las plazas indianas españolas como factor esencial de las espectaculares hazañas de los «perros del mar», pues ya lo hemos hecho, pero vale la pena recordar aquí que esta situación era aún más patente en las costas del Pacífico americano, pues carecían de fortificaciones y hasta de buques armados, ya que jamás habían llegado hasta ellas los piratas. Drake, con

un solo buque, pudo sembrar el pánico en ese litoral sin encontrar la menor resistencia. Su barco fue tomado la mayor parte de las veces por español, ya que nadie podía concebir que hubiera enemigos de España en las costas del Pacífico americano.

La política de la Reina Virgen y del rey Estuardo

Los 52 años de piratería inglesa contra España que estudiamos en este período correspondieron a los reinados de Isabel I y Jacobo I. La primera mantuvo una política de asentamiento de la religión anglicana (Acta de Supremacía y Acta de Uniformidad) durante la primera parte de su reinado, que le impidió enfrentarse abiertamente con el rey de España[11]. Aprovechó la ocasión, sin embargo, para robustecer su marina, proteger el contrabando en las Indias y fomentar el odio a los papistas españoles. En 1568 había concluido dicha etapa. Inglaterra era entonces un país dotado de una buena infraestructura marítima, una nobleza enriquecida con las confiscaciones de las propiedades católicas (que deseaba moralizar su dinero), infinidad de marineros sin oficio, y un pueblo empobrecido y traumatizado o enfervorecido por los problemas religiosos. Canalizar todo esto hacia la piratería fue lo mejor que pudo hacer Isabel I, evitando así que le costara la corona. La Reina Virgen echó al mar toda la canalla que le sobraba en unos buques comprados con dinero sucio y con una sacra misión que todo lo limpiaba, como era la de fustigar las posesiones del rey español papista. A partir de 1580, Felipe II se anexó el reino de Portugal, convirtiéndose en el monarca más importante del mundo. La Reina Virgen no se arredró por ello. Muy por el contrario, azuzó más a sus perros del mar, brindándoles también como presas los bienes de la Corona portuguesa. La tirantez con España llegó a su punto culminante en 1587, cuando mandó ejecutar a su rival María Estuardo, reina de Escocia y católica. La guerra con España se vino encima al año siguiente. Tras la victoria sobre la Armada Invencible, los ingleses se convirtieron en dueños y señores del océano Atlántico. Isabel I dudó qué hacer, y al fin

[11] Masiá de Ros recuerda a este respecto: «Cuando Isabel subió al trono, la religión oficial de Inglaterra era la católica, perteneciendo a dicho credo los dos tercios de la población inglesa y contándose entre dicha fracción la mayor parte de la nobleza y de los funcionarios. Isabel fue consagrada por un obispo católico, y a pesar de su anglicanismo oficial no mostraba animosidad contra el catolicismo». A. Masiá de Ros, *Historia general de la piratería,* Barcelona, ed. Mateu, 1959, p. 260.

se decidió por seguir enviando sus corsarios –ya eran tales, pues existía un estado declarado de guerra contra España– hacia las posesiones americanas del odiado enemigo. Fue una mala decisión, pues si bien es cierto que América no había conocido jamás un ataque tan formidable y sistemático, permitió a Felipe II organizar mejor sus defensas. La Reina Virgen murió en 1603, sucediéndole en el trono Jacobo I Estuardo, hijo de la reina ejecutada, que dio un giro de ciento ochenta grados a la política inglesa. Al año siguiente firmó la paz con España. El monarca inglés, que soñaba con establecer en Norteamérica colonias semejantes a las españolas, suprimió el corso y proclamó que los piratas serían perseguidos y ajusticiados. Raleigh, sir Walter, antiguo corsario, no quiso obedecer a su monarca y se transformó en pirata, pagando su rebeldía con la vida. Su ajusticiamiento en Inglaterra fue la mejor demostración de que había terminado la época gloriosa de los perros del mar.

Isabel I suelta a sus perros: 1569-1687

Muchos fueron los «perros del mar» de la Reina Virgen, como Cavendish, Frobisher, Richard Hawkins y tantos otros, pero el prototipo de todos fue sin duda Francis Drake, formado a la sombra de John Hawkins. Sus andanzas, junto con las de Raleigh, son sin duda lo más sobresaliente de esta fase anterior al desastre de la Invencible.

Primeras piraterías de Drake

Francis Drake nació en Crowndale, cerca de Tavistok, entre 1540 y 1545, en el seno de una familia numerosa (tenía 11 hermanos) de labradores. Su padre, Edmund Drake, había realizado algunos viajes antes de asentarse en aquel lugar, de donde fue expulsado por los católicos en 1549 a causa de sus convicciones anglicanas [12]. Edmund se trasladó entonces a Guilligham (Kent), lugar en el cual sobresalió como ardiente predicador (pasando los años llego a ser vicario). Francis Drake heredó así un profundo odio hacia los católicos que le caracterizaría toda su vida. Su aspecto físico lo describe Simón con estas palabras:

[12] Edmund Drake había contado con la protección de sir John Russell, uno de los nobles que más se enriquecieron con las confiscaciones de bienes eclesiásticos. A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 299.

> Menos que mediano de cuerpo, pero de bien compuestos miembros, hermoso, de rostro bermejo, de condición jovial, discreto, agudo en toda suerte de negocios, en especial del militar[13].

Aprovechando la circunstancia de ser sobrino de Williams Hawkins (hermano de John Hawkins), el joven Francis entró pronto al servicio de dichos armadores. En 1566 realizó su primer viaje a América bajo las órdenes de John Lowell, enviado por Hawkins. Drake conoció entonces Tierra Firme y el negocio negrero. En 1567 regresó a Inglaterra, lo que le permitió embarcar en el tercer viaje de Hawkins a América. Durante el mismo llegó a ser capitán de la *Judith* –un pequeño buque de 50 toneladas–, como sabemos. En Veracruz se encontraba al mando de dicho navío, que apenas combatió, pues entre otras cosas tenía muy poca capacidad ofensiva. Huyó al sobrevenir el desastre y regresó a Inglaterra.

Drake quiso vengar la afrenta y pidió autorización al lord del Tesoro para emprender una acción naval de castigo contra las colonias españolas, pero no se le otorgó. En vista de ello decidió hacerlo por su cuenta durante los años 1570 y 1571. Estas expediciones están poco documentadas, sin embargo. Su primera hazaña notable data de 1572, cuando intentó apoderarse en Panamá de la plata que venía de Perú. El 24 de mayo de dicho año zarpó de Inglaterra con dos barcos, el *Parcha* (unas 70 toneladas), bajo su mando, y el *Swan* (25 toneladas), que capitaneaba su hermano John. Arribó a puerto Faisán, donde ancló las naves y ensambló unas pinazas que llevaba por piezas, con las cuales se dirigió a Nombre de Dios. Allí sorprendió a los españoles el 9 de julio de 1572. Pese a resultar herido logró llegar hasta la mismísima tesorería real de la ciudad, donde contempló maravillado la plata allí almacenada. Cuando se disponía a apoderarse de ella sobrevino un contraataque español y en el momento preciso en que caía un aguacero, lo que mojó los cebadores de las armas de fuego de sus hombres (los españoles atacaban con armas blancas). Drake tuvo que ordenar la retirada a las naves[14].

Drake había fracasado en su primera batalla, pero no en su guerra por apoderarse de la plata. Su segunda intentona la hizo al Camino de Cruces, que atravesaba el istmo, y por el que necesariamente transitaba la plata a lomos de mulas. Para ello tuvo que armarse de paciencia y esperar el momento adecuado en que se acarreaba el metal precioso. Durante ese

[13] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. II, p. 228.
[14] C. Lloyd, *op. cit.*, p. 47.

tiempo se granjeó la amistad de algunos negros cimarrones, que le sirvieron de guías, y perdió dos hermanos: John, en una escaramuza con una patrulla española, y Joseph, de fiebre amarilla. No se fueron solos, pues otros 30 ingleses perdieron la vida en aquel infierno verde. Al fin llegó el momento adecuado, según le informaron. Drake dejó media docena de hombres custodiando las naves, y avanzó con el resto y 30 cimarrones hacia el Camino de Cruces. Allí vio llegar ocho acémilas cargadas con el tesoro, seguidas de dos reatas de cien mulas. Cuando estaba a punto de caer sobre el precioso botín, fue descubierto por un batidor de la vanguardia. Dio aviso y se organizó la defensa, frustrándose el ataque por sorpresa. Drake tuvo que volver a ordenar retirada para no perder todos sus hombres. Aquello era el suplicio de Tántalo. Cada vez que tenía la plata al alcance de sus manos se le desvanecía en el aire. Para consolarse de su desventura atacó la Venta de Cruces (31 de enero de 1573), donde no encontró nada de valor.

Doblemente fracasado, Drake se retiró a sus barcos. Los seis meses que llevaban en aquel sitio no le habían producido más que la pérdida de sus hombres. En la costa encontró un gran barco hugonote mandado por el capitán Testu, a quien le contó todas sus desventuras. El francés le animó a intentarlo juntos, ya que pronto debía pasar otro cargamento de plata. Idearon un nuevo plan que consistía en ir a Nombre de Dios y remontar el río que desembocaba en dicha plaza en unas pinazas. Podrían así alcanzar el Camino de Cruces bastante adentro, sorprendiendo a los españoles. Esta vez tuvieron más suerte. Cuando vieron llegar las primeras recuas cayeron sobre ellas, apoderándose de su valioso cargamento. El resto de la caravana fue puesto a salvo por los arrieros y los soldados defensores. Temiendo una rápida represalia de los castellanos, Drake ordenó recoger sólo algunas barras de plata y enterrar el resto en un lugar bien escondido. Esta vez su mala estrella vino de manos de uno de los aliados franceses, que se emborrachó y cayó prisionero de los españoles, a quienes contó dónde se hallaba la plata, que fue puesta a buen recaudo. Los asaltantes pudieron salvar la vida retirándose precipitadamente a sus naves con lo que habían podido coger hasta entonces: unos 150.000 pesos en total. Poco botín para tanto esfuerzo. Tal parecía que la plata española era maldita, y más aún el sitio por donde transitaba, pero esto no lo comprendió quizá hasta el último momento de su vida. Allí, en el istmo de Panamá, muchos años después, cuando, enfermo de fiebre amarilla, vio llegar la muerte.

Drake y Testu (algunos historiadores afirman que el francés murió en el ataque español) se repartieron el botín, dividiéndolo por partes iguales con ayuda de una romana. Cabe imaginar la alegría de los piratas al poder pesar la plata como si fuera centeno. Tras esto cada uno de ellos se dirigió a su nave para pernoctar. Testu pensó con muy buen criterio que a la mañana siguiente Drake intentaría robarle su parte, por lo cual decidió despedirse a la francesa[15].

Drake partió de la costa atlántica panameña y pasó a Cartagena, donde capturó un pequeño mercante cargado con cerdos, gallinas y miel. El gobernador de la plaza mandó dos naves contra él que trabaron un pequeño combate, tras el cual el corsario se retiró porque, como dice Simón, «no venía a ganar honra, sino hacienda». Finalmente, carenó sus barcos y regresó a Inglaterra. Entró en Plymouth el 9 de agosto de 1573. Su vida se oscurece luego algunos años, hasta 1577, cuando emprendió la vuelta al mundo. Durante este tiempo parece que estuvo en Irlanda.

El asalto al Pacífico

Las informaciones obtenidas por Drake en Panamá sobre las costas del Pacífico le indujeron a preparar una expedición hacia las mismas, pero se le anticipó un compañero de su viaje, John Oxenham, que se convirtió, por ello, en el primer pirata que surcó dichas costas.

Oxenham salió de Inglaterra en 1575 con un buque de 140 toneladas y arribó a Acla, en Panamá, donde desembarcó y escondió su buque. Siguiendo las enseñanzas de Drake, hizo contacto con unos cimarrones que le enseñaron el camino para atravesar el istmo hasta el río de las Balsas, en el Pacífico. Aquí construyó unas pequeñas naves en las que embarcó a sus 70 hombres. Navegó hasta el golfo de San Miguel (febrero de 1577) y las islas de las Perlas, en las cuales logró apresar un mercante que venía con plata y mercancía de Perú. La Audiencia de Panamá envió tropas en su persecución mandadas por el capitán Pedro de Ortega Valencia que apresaron a los ingleses y recuperaron lo robado. El propio Oxenham cayó prisionero y fue enviado a Lima, donde el virrey le mandó ahorcar[16].

[15] Según Simón, Testu se deslizó lentamente hacia alta mar durante la noche y guindó luego velas hallándose «a las primeras luces más de veinte leguas a lo largo, que no fue de poca admiración a los franceses, cuando amaneció». Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VII, p. 235.

[16] J. B. Sosa y E. J. Arce, *Compendio de Historia de Panamá,* Panamá, ed. Universitaria, 1977, pp. 104-105.

Drake ignoraba todas las incidencias del viaje de su compañero en 1577, cuando inició su vuelta al mundo. Mucho se ha escrito sobre cuáles eran entonces sus intenciones, pero parece que se reducían a recorrer el litoral pacífico americano hostilizando a los españoles, y regresar luego a Inglaterra por el estrecho de Magallanes. Incluso un anteproyecto de Burghley, lord Tesorero, especificaba que recorrería sólo la costa atlántica del Nuevo Mundo –no la del Pacífico– hasta alcanzar los 30°, estudiando las perspectivas comerciales y volviendo luego a la metrópoli. Posiblemente en la entrevista con la reina Isabel I surgió la idea de cambiar el plan y atacar las costas del Pacífico americano, pero no de circunnavegar el planeta.

Drake partió esta vez como un auténtico perro del mar, con patente de corso de su soberana. En realidad era un corsopirata o corsorata, pues España e Inglaterra seguían en paz. Para demostrar su ascenso social llevaba consigo músicos, un rico mobiliario y buena vajilla de plata. Partió de Plymouth el 13 de diciembre de 1577 con cuatro barcos y una pinaza. El mejor era el *Pelican*, al que hizo su buque insignia y al que rebautizaría antes de adentrarse en el estrecho de Magallanes como *Golden Hind,* en honor del dueño de la embarcación, Mr. Christopher Hatton, cuya cimera era una cierva (*hind*) saltando. Tenía 240 toneladas, 70 pies de eslora y un calado de sólo 9 ó 10, lo que permitía carenarla fácilmente en cualquier playa. Iba armada de 14 cañones. Las otras naves eran la *Elizabeth* (80 toneladas), la *Marigold* (30 toneladas), el buque-almacén *Swan* (50 toneladas) y la pinaza *Benedit* (15 toneladas), que cambió luego por un buque portugués al que bautizó como *Christopher*. Era una flotilla de buques pequeños, en la que sólo embarcaron 160 hombres. Estaba costeada por muchos hombres de negocios y una aportación de mil coronas de la soberana.

Se dirigió a Cabo Verde, donde capturó una nave portuguesa que iba a Canarias con vino. Su piloto, Nuño de Silva, experto en la carrera de las Indias, aunque no había navegado por el Pacífico americano, resultó decisivo. Guiados por él, cruzaron el ecuador terrestre y arribaron a Brasil, siguiendo hasta el Río de la Plata y San Julián. Allí mandó enjuiciar (él mismo actuó como fiscal y juez) y ejecutar a su amigo Douhty por insubordinación. Luego se dirigió al estrecho de Magallanes con la *Golden Hind*, la *Elizabeth* y la *Marigold*, donde encontró grandes vendavales que hundieron la *Marigold* con todos sus hombres. La *Elizabeth* desertó, volviendo a Inglaterra. Drake llegó así al Pacífico con un solo buque, la *Golden Hind*, y 90 hombres.

Subió por la costa chilena sembrando el pánico en las indefensas poblaciones. Se hacía pasar por nave española, atacando luego de improviso. En Valparaíso abordó un mercante cuyos tripulantes les recibieron con alegría, pensando que eran compatriotas. Les robó 25.000 pesos de oro fino, así como numerosas y valiosas joyas, entre ellas una gran cruz de esmeraldas (una de estas esmeraldas tenía un grosor de medio dedo y se la regaló luego a la reina Isabel). Drake obligó al piloto del mercante, llamado Juan Griego, a guiarle por la costa chilena para saquear todas las poblaciones apreciables. Ninguna tenía la menor fortificación. Ni siquiera iban artillados los mercantes, por lo que pudo desvalijarlos con toda facilidad. Aquello era un verdadero paraíso para un pirata. En Arica logró robar barras de plata del tamaño de ladrillos, con un peso de 20 libras cada una[17]. En El Callao ancló el 13 de febrero de 1579 junto a 13 mercantes españoles sin que nadie advirtiera que era inglés. Un incidente con un oficial de aduanas que subió a bordo puso al descubierto el engaño. Cundió la alarma y el virrey envió desde Lima a 500 hombres mandados por el capitán Pedro de Arana. Drake comprendió el peligro en que se hallaba, y disparó los cañones amedrentando a los mercantes desarmados. Luego decidió huir cuando vio llegar al puerto la fuerza de Arana.

En la costa quiteña capturó un buque pilotado por Sanjuán Antón que se dirigía a Panamá con plata peruana. Había salido de El Callao tres días antes. Drake se aproximó a él con engaño y le desarboló de una andanada ante la sorpresa de sus tripulantes. Se apoderó de su carga, consistente en 13 cofres reales de plata, 80 libras de oro, 26 toneladas de plata sin acuñar y otras joyas y objetos de valor por unos 360.000 pesos. Simón dice que llevaba un millón de pesos en oro y plata, según los registros, y que después de robarlos, Drake regaló a los españoles de la tripulación «piezas de ruanes y holandas de las que traía, zaragüelles, jubones y otros vestidos de seda».

El corsopirata prosiguió hacia Nueva España, apresando otro buque cargado de vino y mercancía que iba desde Panamá hacia Nicaragua. Tras una recalada en la isla del Caño (Costa Rica) para carenar su nave, apresó el mercante *Nuestra Señora de la Concepción*, que transportaba desde Acapulco a Panamá un valioso cargamento procedente de Filipinas: sedas, platos chinos, un halcón de oro y una gran esmeralda que portaba un pasajero (también se supone que fue la que luego regaló a Isabel I). A bordo del mismo iban dos pilotos del famoso Galeón de Manila, Sánchez

[17] C. Lloyd, *op. cit.*, pp. 50-76.

Colchero y Martín Aguirre, con un buen conjunto de cartas de navegación para las travesías por el Pacífico, primeras que tuvieron los ingleses. Drake pensó entonces en continuar su viaje dando la vuelta al mundo, en vez de regresar al estrecho de Magallanes, donde los españoles le estarían esperando con toda seguridad.

En México saqueó el pequeño puerto de Huatrilvo, pero no se atrevió a entrar en Acapulco, pues supo que tenía algunas defensas. Siguió hacia el Norte hasta alcanzar California, donde recaló en una ensenada que llamó la Nueva Albión (quizá San Francisco o Bodega) para reparar su nave y preparar la navegación transpacífica[18]. Partió de aquí el 23 de julio de 1579. Cruzó el Pacífico hasta las islas de los Ladrones o Marianas, y siguió luego por Filipinas, las Molucas, la costa de la India y África. Entró en Plymouth el 26 de septiembre de 1580, casi tres años después de haber zarpado de dicho puerto. El botín que exhibió fue impresionante: quizá unas 250.000 libras –suma superior al presupuesto anual del Parlamento británico, pero insignificante frente a la aureola de héroe nacional que le rodeó–. Era el primer inglés que había dado la vuelta al mundo. Isabel I se hizo llevar en una barca hasta la *Golden Hind* para hacer los honores a su corsario. Allí, en su propio barco, le nombró caballero. Sir Francis escogió un modesto escudo de armas en cuya cimera se veía un barco asentado sobre una esfera terráquea. La enseña parece que era un dragón de agua.

La soberana inglesa pregonó a los cuatro vientos que su caballero Drake era el primer comandante que había dado la vuelta al mundo, ya que el español Elcano, que se le había anticipado 58 años, no era, según decía, más que el lugarteniente de Magallanes. El 1 de enero de 1581 la reina lució sin el menor recato la enorme esmeralda que le regalara su corsario, pese a que todo el mundo sabía la historia de su turbia adquisición. En cuanto a Drake, se convirtió en un hombre honorable. Compró la abadía de Buckland por 3.400 libras en 1581, fue nombrado alcalde de Plymouth y hasta representó a una villa de Cornualles en el Parlamento.

Raleigh y sus intentos colonizadores en Virginia

El otro personaje excepcional de la época isabelina fue Walter Raleigh, cuyos esfuerzos se orientaron a establecer una colonia inglesa en Norte-

[18] C. Lloyd, *op. cit.*, pp. 84-85.

américa. Era la antítesis de Drake. Nacido en Devonshire el año 1552, era hijo de un hidalgo provinciano del mismo nombre. Tuvo infinidad de parientes más o menos lejanos, pues su padre se casó tres veces, y la última con una viuda con hijos llamada doña Catalina Champernoum. Hijo del primer matrimonio de ésta fue el famoso pirata y explorador Humphrey Gilbert, muy vinculado a nuestro personaje. Walter Raleigh tuvo así una buena educación, que completó en Oxford estudiando leyes. A los 16 años abrazó la carrera de las armas, participando en las guerras de religión de Francia. Vuelto a Inglaterra, intervino en varias acciones piratas en el canal de la Mancha junto a su hermanastro Humphrey Gilbert. En 1580 se trasladó a Londres, contando con el apoyo de los condes de Leicester y Oxford. Logró el mando de una compañía de infantería y partió a Irlanda para combatir a los españoles. A su regreso a Londres se convirtió en favorito de la Reina Virgen [19]. Raleigh destacó entonces como cortesano y poeta, facetas a las que añadió las de pirata, colonizador e historiador.

En 1582 preparó una gran expedición con cinco naves y 260 hombres que puso al mando de su hermano Humphrey Gilbert. Su objetivo era colonizar en las tierras que Cabot había descubierto en Norteamérica, pero Gilbert sólo arribó a Terranova. Al regresar a Inglaterra su nave zozobró a la altura de las Azores. Murieron todos sus tripulantes, Gilbert entre ellos. No se arredró Raleigh por este contratiempo, y en 1584 organizó otra expedición dirigida por los capitanes Arthur Barlow y Philiph Amydas. Llegaron por la costa norteamericana hasta una isla llamada Roanoke, donde fueron recibidos amablemente por los naturales. Los ingleses volvieron contando maravillas del sitio y Raleigh bautizó el lugar como Virginia, en honor a su soberana, que seguía sin contraer matrimonio. Isabel I correspondió a tal gentileza nombrando *sir* a Raleigh. Virginia era para Raleigh lo que la Florida para Ribault: un sitio cómodo para poder asaltar las flotas de la plata que pasaban por el canal de la Bahama. Raleigh preparó entonces la colonización de Virginia mediante una nueva expedición integrada por siete buques y un centenar de hombres, a los que puso bajo las órdenes de Richard Greenville y Raph Lane. Arribaron a Roanoke, pero los indios les recibieron esta vez con hostilidad, sospechando que los ingleses querían quedarse en sus tierras. Los colonos pasaron infinitas calamidades hasta la llegada de Drake en 1585, que les repatrió. De este intento colonizador quedaron dos cosas importantes en Inglaterra: el tabaco y las patatas, ambas introducidas por los repatriados.

[19] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 311.

El incansable Raleigh persistió en su proyecto y en 1587 mandó otro grupo de colonos con John White. Nuevamente arribaron a Roanoke, donde levantaron sus viviendas y permanecieron un tiempo. Finalmente decidieron volver a Inglaterra. Raleigh se casó entonces con Elizabeth Thockmorton, una dama de honor de Isabel I, y ésta le encerró en la Torre de Londres. Raleigh compró su libertad regalándole el botín adquirido al capturar la nave portuguesa *Nombre de Dios*[20]. De todas formas, no pudo contar ya con el favor real.

Drake vuelve al Caribe

La nueva expedición de Drake se hizo en 1585. La reina Isabel I había decidido hostigar duramente las posesiones americanas de Felipe II –sin objetivo definido– y consideró que sir Francis era el hombre adecuado para ello. Incluso le entregó dos buenos navíos reales, el *Bonaventure*, de 660 toneladas y el *Arot*, de 200, a los que se unieron otros 19 fletados por los comerciantes. Las 21 embarcaciones transportaban 2.300 soldados y marinos. Drake había dado un paso más en su carrera, e iba ahora como comandante en jefe de una gran fuerza naval inglesa.

La flota zarpó de Plymouth el 24 de septiembre de 1585 y se dirigió a la ruta que la flota de la plata utilizaba para llegar a España (los 45°). Esperó inútilmente la aparición de dicha flota (que llegó sin contratiempos a su destino mandada por el general Antonio Osorio), y luego pasó a la costa gallega para saquear Vigo. Más tarde enrumbó a Canarias con intención de conquistar Santa Cruz de la Palma. Su plan fracasó y la *Bonaventure* estuvo a punto de ser hundida. Drake se vengó asolando posteriormente la ciudad de Santiago, en Cabo Verde (posesión portuguesa perteneciente entonces a la Corona española). Luego cruzó el océano y se presentó ante Santo Domingo el 11 de enero de 1586. Los ingleses la consideraban una de las ciudades más importantes de Indias por su tradición y fama, pero en realidad tenía sólo 500 casas y sus defensas se limitaban a la zona del puerto, por donde esperaban ver llegar a los piratas. Estaba custodiada por 500 arcabuceros, 100 caballeros y algunas milicias. Los arcabuces no tenían apenas municiones y los caballeros portaban armas blancas del tiempo de la conquista[21]. Drake desembarcó mil hom-

[20] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 114.

[21] Simón nos dice: «sólo se hallaban algunos vecinos con algunas picas y lanzas que habían heredado de sus padres o abuelos, conquistadores de la tierra, y algunos arcabuces, pero sin pólvora, balas, ni otras municiones». Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VII, p. 257.

bres a unas diez millas de la ciudad y avanzó por tierra hacia ella. Frank Moya cita un documento según el cual entonces

> salieron treinta hombres de a caballo de la ciudad a hacer rostro al enemigo, mientras las mujeres salieron fuera de la ciudad, las cuales salieron todas, aunque sólo con lo que tenían vestido[22].

Fue una auténtica fuga, no sólo de mujeres, sino de monjas, clérigos, hombres y hasta de enfermos, pues según escribe Simón:

> no había enfermo tan tullido, ni flaco de fuerzas, a quien la necesidad no le diese alas para correr hasta ponerse en salvamento.

Naturalmente, los mil ingleses arrollaron a los 30 jinetes y tomaron la ciudad. Drake la sometió a un saqueo sistemático. Se llevaron las joyas, los aguamaniles, las ropas y hasta las campanas de las iglesias. Algunos corsarios se dedicaron a destrozar las imágenes de los santos y de la Virgen, con las que hicieron banquetas o leña. Por último, Drake pidió al gobernador un millón de ducados a cambio de no incendiar la ciudad. Como los vecinos no pudieron pagarlos, fue quemando una manzana cada día, ahorcando de paso a dos dominicos. Al fin comprendió que pedía lo imposible. Rebajó la cantidad a medio millón y finalmente a 25.000, que se lo pagaron los pobladores con mucho esfuerzo, desprendiéndose de sus vajillas y las mujeres de las joyas que llevaban puestas. Tras permanecer 30 días en la plaza, ordenó cargar en sus barcos todo lo robado, incluida la artillería de la fortaleza, y abandonó la ciudad, o mejor sus restos. Una vez en alta mar ordenó que diez naves llevaran a Calais el botín conseguido en Santo Domingo, Santiago y Vigo[23].

Pensando que Cartagena sería más rica decidió asaltarla el 19 de febrero de 1586. Drake ordenó izar bandera negra en todas las naves, dispuesto a no engañar esta vez a su enemigo. Él mismo iba vestido de dicho color. La plaza había sido puesta en alerta, desalojándose de ellas a todas las mujeres y niños, cosas de valor y hasta «cuantas imágenes había en los templos, por librarlas del bestial furor de los herejes»[24]. Drake desembarcó sus tropas con éxito en la punta del Judío, y ordenó avanzar por la playa hacia la ciudad para evitar las trampas de púas envenenadas. Tomó

[22] F. Moya Pons, *op. cit.*, p. 46.

[23] Estos diez galeones fueron capturados por los españoles, ya que habían tomado Calais mientras Drake efectuaba su empresa de pillaje en Indias.

[24] Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VII, p. 276.

la ciudad sin gran resistencia. Los ingleses robaron entonces cuanto había de valor. Se calcula que hurtaron 400.000 ducados, numerosas joyas y esclavos, 80 piezas de artillería y las campanas de la catedral. Drake pidió un tributo de quema de medio millón de ducados. El obispo decidió salir en defensa de sus feligreses y se presentó ante él haciéndole notar lo exagerado de su solicitud. Drake le recibió iracundo, pues había encontrado en el ayuntamiento de la ciudad una cédula de Felipe II advirtiendo al gobernador la posible llegada de un «pirata» inglés llamado Drake. Drake dijo a Su Ilustrísima que él no era un pirata, pues había sido enviado por su reina, y que el rey español debía saberlo, atribuyendo todo aquello a «exceso de secretarios y que los reyes no podían siempre leer lo que firmaban». El obispo le replicó con ironía:

> No venimos a estas averiguaciones, sino a tratar de lo que se ha de dar porque no se quemen la ciudad y sus templos[25].

La negociación con el obispo fue inútil. Intervino entonces el gobernador, Pedro Fernández del Busto, que regateó el precio hasta 100.000 pesos. Drake se arrepintió luego de su generosidad y pidió 10.000 más por no destruir el convento de San Francisco y el Matadero, pero todo se arregló con otros dos mil pesos. Los vecinos reunieron cuanto pudieron, es decir, 107.000 pesos, con los que tuvo que conformarse, expidiendo el correspondiente recibo el 20 de marzo de 1586[26]. Sumados los rescates personales reunió posiblemente unos 400.000 ducados. El 12 de abril de 1586 Drake abandonó la ciudad después de haber permanecido dos meses en ella. Los vecinos respiraron al fin, pero dos días después quedaron aterrados al verle regresar. Drake les tranquilizó diciendo que sólo había vuelto para arreglar una urca, lo que hizo en efecto. El 24 del mismo mes zarpó definitivamente de Cartagena[27]. La fiebre amarilla comenzaba a hacer estragos entre sus hombres.

Drake puso rumbo a Virginia, pues se le había dado la misión de auxiliar a la colonia asentada allí por Raleigh. Cerca de La Habana se detuvo algún tiempo confiando ver llegar la flota de la plata, pero aquel año no salió de Veracruz, alertada por las autoridades. El 29 de mayo estaba frente a la capital cubana. Los españoles empezaron a disponer

[25] J. M. Henao y G. Arrubla, *Historia de Colombia,* Bogotá, 1967, p. 197.

[26] Su recibo, que quedó archivado en Cartagena, reza lo siguiente: «Agnosco me centenos et septies mille connatos a Gubernatore civibusque, Cartagenae recepisse. 20 die Martii 1586. Fra. Drac».

[27] M. C. Borrego Plá, *op. cit.,* p. 96.

escuadrones de arcabuceros y piqueros para la defensa, y el corsario consideró que la plaza no valía la pena el combate. Siguió a Matanzas para hacer aguada, y de allí pasó al canal de la Bahama y a la Florida, donde destruyó San Agustín, presidio que los españoles abandonaron al verle llegar. Arribó a Roanoke el 9 de junio, ofreciendo provisiones y ayuda al gobernador Ralph Lane, pero éste le pidió embarcar a todos sus hombres para volver a Inglaterra[28]. Con ellos a bordo emprendió el viaje de regreso Entró en Plymouth el 28 de julio de 1586. Fernández Duro asegura que su botín fue sólo de 200.000 ducados, que no cubrían los gastos realizados. Había perdido casi mil hombres y volvía con 18 naves averiadas. Sus ataques, no obstante, habían demostrado la enorme vulnerabilidad de las ciudades indianas.

El pirata aristócrata

Sir Thomas Cavendish constituye otro caso de noble transformado en pirata, contrariando así el patrón general, que era pasar de pirata a noble. Influido por los éxitos de Drake, armó tres barcos y reclutó 123 hombres con los que salió de Plymouth el 21 de julio de 1586. Su objetivo era el Pacífico americano, por lo cual, tras tocar en Cabo Verde y Sierra Leona, enfiló hacia el estrecho de Magallanes, que cruzó en enero de 1587. En este lugar encontró los restos de los 400 colonos españoles que habían poblado Sarmiento de Gamboa: 15 hombres y tres mujeres. Rescató a uno de ellos, llamado Tomé Hernández, para que le sirviera de intérprete y dejó el resto abandonado a su suerte. En la Mar del Sur hizo aguada en la isla de Santa María, y subió por la costa chilena hasta Quintero (al norte de Valparaíso), donde desembarcó el 9 de abril de 1587[29]. Intentó hacerse pasar por una expedición española, pero fue descubierto por los vecinos. En el combate perdió siete hombres y otros nueve fueron hechos prisioneros. Tres de los cautivos decidieron salvar su vida abrazando el catolicismo y terminaron sus días en un convento. ¡Triste fin para unos piratas! Los otros seis persistieron en sus creencias y fueron ahorcados por herejes.

Cavendish puso rumbo al Norte, mientras el gobernador de Chile daba la voz de alarma en toda la costa. El 7 de mayo alcanzó Arica, pero no se atrevió a asaltarla, ya que vio que sus pobladores estaban a la defensiva. La experiencia de Quintero había sido una dura lección. En cambio

[28] C. Lloyd, *op. cit.*, p. 109.
[29] F. A. Encina, *Resumen de la Historia de Chile*, Santiago, Zig Zag, 1970, t. I, p. 118.

pudo saquear fácilmente Payta. Como necesitaba carenar sus naves, arribó a la isla de Puná. Mientras se encontraba en dicha operación, fue atacado por tropas de Guayaquil que le mataron 25 hombres y le apresaron otros cuatro. También perdió una nave y una lancha.

Siguió hacia el Norte bastante maltrecho y escarmentado. Sólo le quedaban dos naves y unos 80 hombres. A la altura del cabo de San Lucas avistó un mercante, al que bombardeó y rindió. Se trataba de la nao de Filipinas *Santa Ana* que transportaba un gran tesoro: 700.000 pesos en metálico y millón y medio en brocados y sedas [30]. Se apoderó de todo, ahorcó al canónigo Juan de Armendáriz y, finalmente, incendió la embarcación. Más tarde prosiguió a Filipinas y completó la vuelta al mundo. Fue el tercero en hacerlo y el segundo entre los ingleses. Arribó a Inglaterra en septiembre de 1588, poco después de la victoria inglesa sobre la Invencible, por lo cual se le recibió apoteósicamente. Cavendish cubrió las velas de sus naves con las sedas robadas y vistió a los marinos con brocados y sedas. La propia reina Isabel asistió encantada al banquete con que se celebró su feliz arribo.

La Invencible

El epílogo de esta fase se desarrolló fuera del marco americano y fue ajeno a la piratería de la que nos ocupamos, por lo que no va a ser objeto de especial preocupación por nuestra parte. El hecho de que tuviera enorme repercusión en la historia de la piratería nos obliga a citarlo, aunque sea muy someramente. Se trata de la famosa batalla de la flota inglesa contra la Gran Armada o la Felicísima Armada, como se llamó, bautizada luego por los ingleses como Invencible con objeto de revaluar más su victoria. Tuvo lugar en junio de 1588. La primera iba mandada por lord Howard como gran almirante de Inglaterra, y, en realidad, por figuras como Drake y Hawkins. La segunda, la derrotada, iba dirigida por el gobernador de Andalucía, don Alfonso Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia. El desastre español, con un saldo de 63 buques perdidos, dejó los mercantes y los puertos indianos aún más desguarnecidos de lo que estaban anteriormente y pudo tener consecuencias catastróficas de no haber sido seguida de dos circunstancias providenciales: la reorganización de las fortificaciones americanas por parte de España y una mala política de acoso por parte de Inglaterra.

[30] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, pp. 80-81.

Los corsarios: 1589-1604

La guerra contra Inglaterra, desatada a raíz del desastre de la Gran Armada, duró prácticamente 15 años: desde 1589 hasta 1604. Fueron tres lustros de verdadera pesadilla durante los cuales los corsarios ingleses golpearon continuamente las plazas y buques españoles. Hemos dicho corsarios, y esta vez hablamos con propiedad al emplear dicho calificativo, pues existía una declaración de guerra entre ambas naciones. Las autoridades indianas fueron conscientes del cambio operado, pues los aventureros ingleses fueron tratados como tales corsarios y no como piratas. El caso más significativo fue Richard Hawkins o Hawkins *junior,* apresado en Chile y llevado preso a Lima. No fue ajusticiado ni entregado a la Inquisición. El virrey le consideró un prisionero de guerra, un corsario al servicio de una potencia enemiga, y le envió preso a España, donde se le tuvo encarcelado hasta el año 1602. La Corona española no modificó, sin embargo, su política respecto a los corsarios, a los que siguió considerando piratas[31].

Lo más importante desde el punto de vista español fue una extraordinaria reorganización del sistema de fortificaciones que constituían el cinturón del Caribe. Se hizo siguiendo las indicaciones del maestre de campo Juan de Tejada y del ingeniero Juan Bautista Antonelli, enviados por el Rey a Indias con dicho propósito. Felipe II reconstruyó además su flota, como ha señalado Lloyd:

> mediante el empleo de nuevas fragatas de Guardia de Indias, que protegían a los pequeños y rápidos navíos llamados *galezabras* en los que se embarcaban aquéllos. Al llegar [las flotas] a la parte más peligrosa de la travesía, esto es, a la situada entre las Azores y el Continente, salían nuevas naves de refuerzo de los puertos españoles y portugueses para contribuir a que las flotas llegasen a salvo a Lisboa o a Sevilla [32].

[31] La cédula de 6 de julio de 1605 dirigida a la Audiencia de Lima ordenaba que se «guardasen e hiciesen cumplir y ejecutar en los corsarios y piratas que se prendiesen en los mares, costas y puertos de Indias, desde las islas de Canaria en adelante las penas establecidas por derecho, leyes destos Reynos y cédulas reales contra ellos, sin remisión, dispensación, ni disimulación alguna». Cedulario, t. 36, fol. 174, n.º 145. M. J. de Ayala, *op. cit.*, t. IV, p. 313.

[32] C. Lloyd, *op. cit.*, pp. 179-180.

Persiguiendo las flotas de la plata

Después de la victoria sobre la Invencible, se estudió el método más eficaz de destruir el poderío español en América. Hawkins consideró inteligentemente que la mejor forma de realizarlo era apoderándose sistemáticamente de las flotas de la plata y presentó un proyecto a su soberana que consistía en establecer unas flotillas de guerra, compuestas de cinco o seis galeones modernos, que navegarían durante varios meses entre las Azores y la península, con objeto de interceptar la llegada de dichas flotas. La Reina lo desechó a la vista del éxito obtenido con sus perros del mar y apoyó que se siguieran efectuando los llamados *cruceros de verano* o expediciones periódicas, pero constantes, contra las posesiones españolas. Esto permitió a los españoles salvar sus flotas de plata y soportar un asedio de larga duración. Como dijo Hawkins:

> Su Majestad lo hizo todo a medias, y merced a insignificantes invasiones, enseñó a los españoles el modo de defenderse[33].

En el año 1589 se hizo el primero de los grandes cruceros de verano. Drake, con una flota de 80 naves y 20.000 hombres, intentó tomar La Coruña y Lisboa, pero fracasó. Otros buques ingleses de la Armada Real se apostaron en las Azores y esperaron inútilmente la llegada de la flota de Indias, que no salió aquel año. Uno de los que se hartaron de esperar fue el conde de Cumberland, George Clifford, calificado por Haring de «cortesano, jugador y bucanero», quien había decidido cambiar los juegos de azar por la captura de buques españoles cargados de plata, cosa que tenía mucha más emoción y casi las mismas probabilidades que ganar en el juego. Desde 1586 hasta 1598, año por año, armó expediciones con dicho objeto, en algunas de las cuales participó en persona.

En 1591 se hicieron varios cruceros de verano infructuosos, destacando el de Richard Grenville, en el que perdió la famosa nao *Revenge.* Al año siguiente salieron cuatro escuadras, mandadas por Frobisher, Richard Hawkins, Cumberland y Cavendish. La primera tuvo una actuación poco lucida; la de Hawkins fue desbaratada por una tempestad, capturando los españoles seis de sus naves; la de Cumberland logró apresar el galeón *Madre de Dios,* que se había separado de la flota de Indias; la de Cavendish no alcanzó su objetivo de pasar al Pacífico por causa de los

[33] Citado por C. Lloyd, *op. cit.,* pp. 177-178.

motines y las tempestades, recalando en Brasil, donde fue batida por los portugueses. El propio Cavendish falleció en un naufragio[34].

Más trascendencia tuvo el viaje de Richard Hawkins en 1593, al que nos referimos antes. El hijo del famoso contrabandista había realizado varias acciones en Canarias, Guinea y Brasil, participando en el viaje de Drake de 1585 al mando de la *Swallow.* Empeñado en realizar una hazaña que opacase a Drake, zarpó de Plymouth el 22 de junio de 1593 con tres navíos: el *Dainty*, de 300 toneladas y armado con 20 cañones, otro de 100 toneladas armado con 6 cañones y un patache de 60 toneladas. Al llegar a Brasil perdió una de las naves y desertó el patache, quedando sólo con el *Dainty*. Pasó el estrecho de Magallanes y capturó cinco naves en Valparaíso que hizo rescatar por 25.000 ducados. Alertado el virrey de Perú, dispuso su persecución por una flota española que le sorprendió en Atacames el 30 de junio de 1594. Hawkins fue hecho prisionero y llevado a Lima, desde donde se le mandó a España, como señalamos [35].

La última aventura de los corsarios Hawkins y Drake

La mayor operación corsaria de la etapa fue proyectada el año 1595 con participación de las dos grandes figuras de John Hawkins y Drake. La iniciativa parece que partió de Drake, quien convenció a la Reina de lo oportuno de la expedición, así como de la conveniencia de que la Corona interviniese activamente en su apresto. Se transformó, por ello, en una empresa nacional, como ha señalado Rumeu[36]. Isabel I exigió que el mando fuera compartido por los dos almirantes, Hawkins y Drake. Las tropas estaban dirigidas por sir Thomas Baskerville. El objetivo de la operación se discutió mucho y cambió varias veces. Drake quería atacar Panamá para establecer allí una colonia, pero se impuso el criterio de capturar los tesoros que un galeón de la flota de Indias había dejado en Puerto Rico a causa de un naufragio[37]. La armada inglesa se formó con 27 barcos. Seis eran de la Reina: los dos nuevos, *Garland* y *Defiance*, y los anti-

[34] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, pp. 87-88.

[35] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 317.

[36] A. Rumeu de Armas, *op. cit.*, p. 365.

[37] La flota de la plata de 1595 que dirigía don Francisco de Coloma fue dispersada a causa de una gran tormenta. Una de las naves, con un cargamento de un millón y medio de plata, mandada por Sancho Pardo, arribó a Puerto Rico. En su ayuda, para escoltarla a España, fue enviada una flotilla de cinco naves mandada por don Pedro de Tello. Esta noticia fue conocida ampliamente en Inglaterra y a ello obedecía el objetivo de la armada conjunta de Hawkins y Drake.

guos *Bonaventure, Hope, Foresight* y *Adventure.* A ellos se agregaron los restantes, que eran mercantes armados para el corso. Había dos de 600 y 700 toneladas, dos de 400 y cinco de 300. El resto era de menor porte. Entre soldados y marinos embarcaron en ellos unos 2.500 hombres. Era la mayor fuerza naval inglesa lanzada hasta entonces contra las Indias.

La armada zarpó de Plymouth el 7 de septiembre de 1595, mientras los buques españoles surcaban el Atlántico para dar la voz de alerta a las plazas indianas. Drake navegaba en el *Defiance,* mientras Hawkins lo hacía en el *Garland.* Las disensiones en el mando surgieron pronto, pues Hawkins quería ir directamente a Puerto Rico para apoderarse de la plata aprovechando el factor sorpresa, y Drake proponía saquear primero Canarias. Hawkins cedió cuando Baskerville le aseguró que tomaría Las Palmas en sólo tres o cuatro días [38]. El 6 de octubre se emprendió el asalto a Las Palmas, que resistió la embestida. Tras varios intentos fracasados, la flota inglesa tuvo que retirarse. Mientras tanto, la flota de Indias, compuesta de 30 buques, llegaba sin problemas a España, singlando más al norte de Canarias. Felipe II envió además cinco fragatas de guerra con el almirante don Pedro Téllez de Guzmán para recoger el tesoro que estaba almacenado en Puerto Rico, cosa que se hizo mientras los ingleses se empeñaban inútilmente en tomar Las Palmas [39].

La armada inglesa hizo una recalada en la Gomera para hacer aguada y prosiguió su viaje hasta arribar a Guadalupe y a San Juan de Puerto Rico. En el camino se perdió el buque *Francis*, que se rezagó y fue capturado por los españoles. El 22 de noviembre los ingleses se presentaron ante San Juan, siendo recibidos a cañonazos. Uno de ellos destrozó el palo de mesana del *Defiance* y otro hizo volar el banquillo donde Drake iba a sentarse a cenar. Simón narra también este suceso [40]. Aquel mismo día murió Hawkins, que venía muy enfermo. Su cadáver fue echado al mar con todos los honores. Drake asumió el mando único.

El almirante comprobó que las cosas habían cambiado bastante desde sus viejos tiempos de corsario. La plaza tenía unas excelentes fortificaciones con 60 cañones que defendían la entrada del puerto y custodiadas por

[38] C. Lloyd, *op. cit.,* pp. 183-186.

[39] A. Rumeu de Armas, *op. cit.,* p. 376.

[40] «Estando cenando un caballero inglés que hacía oficio de Teniente General, viendo la luz que tenía a la mesa, un artillero desde el morro apuntó tan acertadamente a la lumbre una pieza gruesa, que dando con la bala en la mesa, barrió cuantos estaban en ella, y otros circundantes hasta número de quince». Fray Pedro Simón, *op. cit.,* t. VII, p. 300.

1.500 soldados y 9.000 milicianos. Durante tres días trató de apoderarse de San Juan y, finalmente, desistió del propósito tras perder numerosas lanchas y hombres [41]. A la vista de la experiencia portorriqueña, Drake descartó Cartagena como objetivo y puso rumbo al cabo de la Vela, donde se apoderó de todas las canoas de las pesquerías de perlas, que estaban desprotegidas, en contra de la prohibición real [42]. Luego pasó a Riohacha, una plaza de menor envergadura, en la cual pidió a sus vecinos un rescate por las canoas que les había robado. Los pobladores se negaron a comprar sus propias canoas, y Drake desembarcó e incendió la ciudad. Continuó hacia Santa Marta, donde apresó al teniente de gobernador don Francisco Flores. Pidió rescate por su persona y prendió fuego a la población, dejando sólo dos casas. El 6 de enero de 1596 llegó a Nombre de Dios, una ciudad que le traía viejos recuerdos. La plaza había sido evacuada por la población civil y estaba defendida por el gobernador Diego de Amaya y 60 soldados. Drake pudo llegar fácilmente a ella guiado por un «hereje» español, un mulato llamado Andrés Amador. Tras una breve resistencia, los defensores huyeron a la sierra de Capira. Los ingleses se apoderaron de la ciudad, sometiéndola a saqueo. También cometieron algunos desmanes [43]. Drake puso en marcha la empresa que había constituido el sueño de toda su vida: atravesar el istmo y caer sobre la ciudad de Panamá para apoderarse de la plata peruana. Intentó procurarse guías en el pueblo de cimarrones de Santiago del Príncipe, pero fracasó (uno de ellos mató de un disparo al sobrino de Drake). Dispuso entonces que una fuerza bajo su mando entrara por la vía fluvial del Chagres, mientras otra de 750 soldados, dirigida por Baskerville, hacía lo mismo por el Camino de Cruces. Las tropas del gobernador Alonso de Sotomayor derrotaron a Baskerville en la montaña de Capireja [44], y Drake se vio obligado a replegarse hasta Nombre de Dios, población que mandó incendiar el 12 de enero. Tam-

[41] C. Lloyd, *op. cit.*, pp. 188-189.

[42] Una cédula de 5 de junio de 1591 había ordenado a los gobernadores donde hubiera pesquerías de perlas poner «uno o dos centilelas que siempre atalayen y velen», porque «acuden los corsarios con mucha frecuencia donde hay pesquerías de perlas, y conviene acudir a los daños y robos que pueden cometer». *Recopilación* [...] ed. cit., t. II, fol. 57.

[43] No fueron tan graves como los que más tarde cometieron los filibusteros con las poblaciones españolas. Así, por ejemplo, ataron a un árbol a un vecino y a su suegro para que les dijera dónde había plata; otros desnudaron a la mujer del sacristán y a su eclava; otros pintaron los retablos de la iglesia y acuchillaron algunas imágenes, etc. No consta, sin embargo, que se cometieran violaciones ni acciones de sadismo.

[44] E. J. Castillero R., *Historia de Panamá,* Panamá, Impresora Panamá 1962, p. 48.

bién destruyó todos los barcos que había en su puerto. Con ello quería vengar la muerte de 500 hombres y su fracaso. Estaba muy enfermo de disentería y se dirigió hacia Portobelo, donde los españoles estaban levantando grandes fortificaciones. Murió[45] al llegar a dicho puerto el 28 de enero de 1596. Su cadáver fue colocado en una caja de plomo y tirado al agua de la bahía.

La flota quedó bajo el mando de Thomas Baskerville (Tomás Basbile para los españoles), que quemó las naves averiadas y organizó el regreso a Inglaterra. Al llegar a la isla de Pinos (Cuba) para hacer aguada fue atacada por la escuadra española de don Bernardino Delgadillo, pero los ingleses lograron reembarcarse y proseguir hacia el canal de la Bahama, rumbo a Inglaterra[46]. Tan sólo regresaban 8 de las 27 embarcaciones que habían partido. Más grave es que en ellas no venía ni Hawkins, el maestro de los contrabandistas, ni Drake, el maestro de los perros del mar. ¿Cuál era la causa de tan espantoso desastre? Indudablemente no residía en la eficacia operativa de los perros del mar, que seguía siendo la misma o incluso mejor. La causa era que los españoles habían mejorado su sistema de fortificaciones portuarias, como Drake y Hawkins tuvieron ocasión de comprobar. Además, tal como dijera Hawkins, la reina Isabel había terminado por enseñar a los españoles a defenderse.

Raleigh adquiere la enfermedad de El Dorado

El mismo año 1595 en que zarpara la gran flota de Hawkins y Drake, salió también de Plymouth sir Walter Raleigh con cinco naves con destino al Orinoco. Raleigh había adquirido la enfermedad de El Dorado, el mito fantástico que enloqueció y mató a tantos españoles. Fue un mito móvil, que hacia fines del siglo XVI se situaba en la Guayana. Raleigh supo entonces que su gobernador, don Antonio de Berrío, había pedido tropas peninsulares con intención de descubrirlo. Decidió por ello visitarle y comprobar el asunto en persona. Arribó a la isla de Trinidad y tomó la ciudad de San José. Allí hizo prisionero a don Antonio de Berrío, a

[45] Simón asegura que cuando sus hombres vieron tan enfermo a Drake decidieron darle veneno con la comida, para aliviar sus dolores, pero el corsario se negó a tomar alimento si no lo probaba otro antes, «y así tomaron los determinados otro remedio que fue echar el tósigo en un clíster o ayuda que le administraron, el cual debió ser tan vehemente que al punto se le subió al corazón». Fray Pedro Simón, *op. cit.*, t. VIII, p. 30.

[46] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 322.

quien sometió a interrogatorio para saber dónde se encontraba El Dorado. Berrío estaba totalmente enloquecido por el mito, así que se lo contó con pelos y detalles, encantado de encontrar a alguien que quisiera escucharle. Según sus datos, El Dorado estaba en las cabeceras del río Orinoco, en una laguna llamada Parime, a la que los indios tiraban objetos de oro. Raleigh se creyó todas las tonterías que le dijo Berrío, convirtiéndose en doradista crónico. Como le pareció que la empresa era demasiado importante, regresó a Londres para buscar refuerzos adecuados [47], con los que le veremos regresar a Guayana más adelante, cuando ya se había firmado la paz con España.

Los últimos corsarios

Los últimos años del siglo XVI y primeros del XVII fueron menos ricos en expediciones corsarias, aunque prosiguieron sin interrupción hasta casi la firma de la paz. Estos corsarios, en opinión de Haring, se diferenciaron mucho de los posteriores bucaneros

> porque los hombres de aquella generación eran de un carácter más austero y fanático, siendo así que a menudo revestían sus hechos más violentos con la sanción de sus creencias religiosas. Bien arrancaran de África a los gentiles, o bien pillaran las flotas de la España católica romana, no hacían con ello sino entrar en posesión de «la herencia de los Santos». Juzgados según las ideas de nuestro propio siglo eran piratas y filibusteros, mas sus compatriotas consideraban justos y honrosos aquellos ataques contra los españoles [48].

Tales fueron los últimos corsarios ingleses de este período.

Abre la lista de estos corsarios finiseculares el persistente conde de Cumberland. En 1598 reunió una flota de 20 barcos, algunos de ellos excelentes como el *Scourge of Malice,* al que hizo su almiranta. Zarpó de Portsmouth y se dirigió hacia las Canarias. Tomó Teguise, capital de Lanzarote, que prácticamente dejó arruinada. Luego pensó asaltar Pernambuco, pero sus capitanes y pilotos le hicieron ver que no tenía suficiente agua para la travesía, por lo que se dirigió a las Antillas. Arribó a Domi-

[47] M. Lucena Salmoral, «El mito de El Dorado», *Cuadernos de Historia 16*, núm. 101, Madrid, 1987, pp. 28-20.

[48] C. H. Haring, *op. cit.*, pp. 47-48.

nica y después a Puerto Rico. El 16 de junio del mismo año tomó San Juan, efectuando un movimiento envolvente por tierra –entró en la ciudad por la zona este– para evitar las defensas de la bahía y del Morro. Aun así tuvo gran número de bajas, pero la capital de Puerto Rico cayó en su poder. No así el Morro, donde el gobernador, don Antonio de Mosquera, y 400 soldados decidieron resistir al enemigo. Cumberland dio un ultimátum a los castellanos e inició las operaciones de asalto el 29 de junio. Los españoles comprendieron que no podían resistir y ofrecieron una capitulación honrosa. Salieron con banderas desplegadas, y el 31 de junio los ingleses se posesionaron de la fortaleza. La flota, que había estado esperando aquel momento, puedo entrar en la bahía de San Juan sin el menor peligro[49]. Se produjo entonces una terrible peste que causó enormes bajas a los ingleses. Incluso Cumberland y su segundo Berkeley estuvieron enfermos, si bien salvaron la vida. Cumberland se apoderó de todas las campanas de las iglesias, del órgano de la catedral, de mil cajas de azúcar y de dos mil quintales de jengibre, además de un barco cargado de esclavos y otro de perlas que entraron incautamente en la bahía[50]. El 14 de agosto Cumberland decidió abandonar la isla para acechar la flota de la plata, su vieja obsesión. En ausencia suya la peste llegó a causar tantos estragos que sir Thomas Berkeley, que había quedado al frente de la guarnición de San Juan, ordenó reembarque el 24 de agosto. La aventura de Puerto Rico costó la vida a unos mil ingleses.

Otro corsario finisecular fue sir Anthony Shirley, que realizó algunas acciones hostiles en la isla Margarita y en Santa Marta en 1596. Al año siguiente tomó la capital de Jamaica. Unido más tarde a William Parker saqueó Trujillo y tuvo un desastre en Puerto Caballos. En 1597 Parker, esta vez solo, fue rechazado en Campeche, mientras John Watts capturaba una ranchería de perlas cerca de Riohacha[51]. En 1600, Chistopher Newport intentó atacar nuevamente Jamaica y tuvo que replegarse después de obtener un considerable número de bajas. Parker siguió hostilizando Cozumel, Cubagua y, finalmente, Portobelo (1601), donde entró sin resistencia diciendo que iba a vender géneros de contrabando. Una vez dentro de la plaza, mandó desembarcar al resto de sus hombres y saqueó la ciudad, obteniendo un botín de 10.000 ducados.

[49] J. M. Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVII*, Barcelona, 1964, pp. 298-299.

[50] F. Picó, *op. cit.*, p. 87.

[51] T. Miranda Vázquez, *op. cit.*, p. 127.

La paz inglesa y el pirata Raleigh

El 28 de agosto de 1604 se firmó la paz con Inglaterra que puso término al terrible acoso inglés. La Corona española respiró al fin; pero, temiendo que la pérfida Albión volviera pronto a las andadas, no bajó la guardia. Siguió completando el plan general de fortificaciones y puso en marcha en Santo Domingo la táctica de *tierra quemada* que se había proyectado a fines del siglo anterior. Ordenó además a las autoridades indianas (cédula de 6 de julio de 1605) hacer

> justicia de todos los cosarios y piratas que pudieren ser presos en los mares, costas y puertos de aquellas provincias, desde las islas de Canaria adelante, y ejecuten las penas establecidas por derecho, y leyes destos Reinos de Castilla[52].

Para México se dio una cédula particular, habida cuenta del asedio de la piratería al puerto de Veracruz, ordenando aplicar rígidamente las penas establecidas por las leyes a quienes «andaban en los puertos de Nueva España saqueando y robando»[53]. Asimismo, se tomaron una serie de medidas con objeto de reprimir el contrabando en el Caribe[54].

Las prevenciones españolas resultaron justificadas, ya que pronto Raleigh proyectó su ataque a la Guayana. Sir Walter había terminado en 1595 su libro *Discovery of the large, rich and beautiful Empire of Guiana, with a relation of the Great and Golden city of Manoa (which the Spaniards call El Dorado),* en el que recogió todos sus datos sobre el mito. Desde entonces estuvo tratando de conseguir permiso para volver a Guayana, pero las cosas se le complicaron. En 1613 volvió a ser inquilino de la Torre de Londres, esta vez acusado de conspiración contra el rey[55]. El

[52] *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias,* Madrid, 1681, edic. facsimilar de Cultura Hispánica, Madrid, 1973, t. II, p. 55.

[53] Cédulas de 6 y 23 de julio de 1605, Cedulario, t. 31, fol 236 vto. n.º 233. M. J. Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de las Indias,* ed. Milagros del Vas Mingo, Madrid, ICI, t. XI (en prensa).

[54] La cédula de 13 de agosto de 1605 dirigida al presidente de la Audiencia de Santo Domingo otorgaba a los denunciantes de los que rescataran en las islas de Barlovento la cuarta parte de lo que montaran las denuncias que hiciere cada uno. Se anunció además el envío de jueces de comisión a las Antillas para averiguar quiénes tenían tratos con los extranjeros y en 1606 el gobernador Ochoa de Puerto Rico anunció haber recibido una cédula en la que se ordenaba degollar a los que rescataran con los extranjeros. E. Vila Vilar, *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*, Sevilla, 1974, p. 131.

[55] A. Masiá de Ros, *op. cit.,* p. 357.

viejo zorro se las arregló luego para convencer a su monarca de la conveniencia de establecer una colonia en la Guayana, el mismísimo lugar de El Dorado, y Jacobo I le dio su autorización en 1616, quizá por ingenuidad o por quitárselo de encima. Eso sí, le advirtió claramente que no podría hacer piraterías. El embajador español, conde de Gondomar, no creyó ni una palabra de las pacíficas intenciones de Raleigh y alertó a su monarca. Raleigh se hizo a la mar en 1617 con 14 naves, entre ellas la insignia *The Destinity,* y 2.000 soldados, aparte de las tripulaciones. Hizo algunas recaladas en Canarias y finalmente se presentó en Trinidad el 7 de noviembre del mismo año. Dispuso el plan de ataque para apoderarse de la región: seis naves bajo su mando se dirigirían contra la ciudad de San José de Oruña, capital de la isla, mientras que su hijo y sir Lawrence Keymis, al frente de 700 hombres, remontaban el Orinoco en una flotilla de embarcaciones ligeras para conquistar Santo Tomé, capital de la Guayana. La primera parte de la operación no tuvo problemas, y Raleigh ocupó fácilmente Oruña, pero la segunda fue un desastre, pues los 57 españoles de Santo Tomé se empeñaron en hacer resistencia a los invasores, defendiendo cada casa. Murieron así numerosos atacantes y atacados, entre ellos el hijo de sir Walter y el gobernador de la plaza. Los españoles se retiraron luego a la selva, donde hicieron un cabildo el 20 de enero de 1618, en el que acordaron pedir ayuda a Bogotá. Para ello enviaron una comisión formada por dos soldados [56]. Entre tanto continuaron una guerra de guerrillas contra los ingleses. Nueve días después, el 29 de enero, Keymis tomó la sabia decisión de abandonar aquel lugar infernal en el que sus hombres morían continuamente a causa de los arcabuzazos españoles, las flechas de los indios y las fiebres. Viajó Orinoco abajo y llegó a Trinidad, donde dio a Raleigh el parte de bajas: 250 hombres, entre ellos su propio hijo. Hubo otro muerto más, pues Keymis se dio un tiro, apesadumbrado por la derrota. Raleigh ordenó regresar en abril. Mandó embarcar su exiguo botín, consistente en unas cargas de tabaco y las joyas

[56] Los soldados partieron de Santo Tomé el 20 de enero de 1618. Remontaron los ríos Orinoco, Meta y Casanare, alcanzando Pauto, desde donde emprendieron el viaje a Santa Fe de Bogotá, ciudad a la que llegaron el 9 de abril del mismo año. Habían tardado dos meses y medio en llegar. El presidente Borja envió un socorro de 25 soldados que hicieron el camino contrario: Bogotá, Pauto, ríos Casanare, Meta y Orinoco. Llegaron a Santo Tomé el 19 de agosto, cuando naturalmente no había rastro de los ingleses. Raleigh y sus hombres se habían marchado de la Guayana hacía... ¡seis meses y medio! M. Lucena Salmoral, «Presidentes de Capa y Espada (1605-1628)», en *Historia Extensa de Colombia*, t. I, vol. III, Bogotá, 1965, pp. 301-308.

de la iglesia, y regresó a Inglaterra. Nada más llegar fue apresado, pues el embajador español había presentado pruebas de sus piraterías. Estuvo en la Torre de Londres, de la que se escapó dos veces, hasta el 29 de octubre de 1618, día en que fue ahorcado. Con su vida se extinguió la época de los perros del mar[57].

Los mendigos del mar

Cuando el duque de Alba llegó a Flandes en 1567 para emprender su persecución contra los protestantes en rebeldía, muchos de éstos se refugiaron en los bosques, pero otros tomaron las naves mercantes de Holanda y Zelanda, y las armaron en corso para hostigar el comercio marítimo español. Su jefe principal fue Guillermo de la Marck, que estableció la base de operaciones en la isla Voorne, en la desembocadura del Mosa. Surgieron así (1568) los *mendigos* o *pordioseros del mar*[58], gente sin patria, o cuya patria era precisamente el mar, porque la suya estaba ocupada por los españoles. Estos mendigos reconocieron fácilmente el liderazgo de Guillermo de Orange cuando éste acaudilló la rebelión formal contra Felipe II. El príncipe de Orange repartió patentes de corso a los apátridas, que se convirtieron así en corsopiratas holandeses; ni verdaderos corsarios, ni tampoco piratas. Actuaron casi exclusivamente contra los dominios del monarca de España, que lo fue también de Portugal desde 1580. Muy pronto se les unieron fervorosos calvinistas, iconoclastas y forajidos de Alemania, Inglaterra, Escocia, etc. Su grito común era «antes turcos que papistas». El último refuerzo de los mendigos del mar fueron honorables holandeses y hombres de negocios perjudicados por los embargos del rey español. Guillermo de Orange pudo disponer así de una formidable fuerza marítima organizada para la lucha contra España. Disciplinó a sus hombres, nombró un almirante para la flota, prohibió el corso contra neutrales y amigos, y ordenó que un tercio de todo botín capturado se reservase para la guerra de Holanda. Incluso nombró capellanes para los barcos.

[57] M. Lucena Salmoral, *op. cit.*, p. 308.

[58] Masiá de Ros afirma que la denominación de mendigos o pordioseros se la dieron a sí mismos los rebeldes de los Países Bajos, tanto católicos como protestantes, quedando al cabo del tiempo sólo los últimos con tal calificativo. A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 365.

Los pordioseros realizaron su primera acción en 1572 conquistando Brielle, en la desembocadura del Mosa. En 1576 su armada estaba ya configurada. Los holandeses desconocían, sin embargo, la técnica de navegación de gran altura, que aprendieron en gran parte de españoles e ingleses. En 1580 se tradujo al holandés el *Arte de Navegar*, de Pedro Medina, 19 años antes de que se hiciera lo mismo con el *Regimen for the Sea,* de William Bourne. En 1595 una flota de 72 buques al mando de Pieter van der Does atacó Gran Canaria, donde cogió un gran botín. Siete de sus navíos navegaron luego a Brasil y volvieron con un cargamento de azúcar. Había comenzado la piratería holandesa en América, que llegaría a su fase de mayor esplendor durante el segundo cuarto del siglo XVII [59]. Este largo proceso tuvo un hito importante el año 1609, cuando se hizo la Tregua de los Doce años, pues significó el reconocimiento español de Holanda y una pausa en el ataque corsario. La tregua terminó en 1621, término de nuestro período, que tiene así dos etapas bien diferenciadas: la de los mendigos-piratas, hasta 1609, y la correspondiente a dicha tregua (1609-1621).

Los mendigos-piratas

En realidad el creador de la piratería holandesa en América fue Felipe II, que en 1585 embargó en Portugal cien mercantes holandeses que habían acudido allí a cargar sal. Felipe II creía poder acabar con la sublevación en los Países Bajos asfixiando la economía de sus provincias del norte, que descansaba principalmente en las salazones. Al privarles de utilizar las salinas de Portugal y Cabo Verde, les obligó a buscarlas en América. En 1588 se construyó en Hoorn un buque aflautado, el *fluit* o flauta, apto para tales travesías [60], y entre 1587 y 1602 salieron de Amsterdam más de 1.000 barcos en busca de dicho producto. Hay que señalar

[59] Sobre los ataques holandeses a las colonias españolas además de las obras citadas de C. Felice Cardot y E. Vila Vilar, *vide* D. Ramos Pérez, «La defensa de la Guayana», en *Estudios de Historia Venezolana*, Caracas, 1976, pp. 681-750; I. Macías, *Cuba en la primera mitad del siglo XVII,* Sevilla, 1978; R. Vargas Ugarte, *Historia del Perú. El virreinato (1596-1696),* Lima, 1956, t. III, cap. IX, pp. 203-209; G. Loham Villena, *Las defensas militares de Lima y El Callao,* Sevilla, 1964, cap. III, pp. 49-54; A. Martín Nieto-Mora, *Piratas del Pacífico*, Bilbao, 1968.

[60] C. Ch. Goslinga, *Los holandeses en el Caribe,* La Habana, Casa de las Américas, Colección Nuestros Países, 1983, p. 52.

que Felipe II ordenó un nuevo embargo a los buques salineros en 1598. Al interés por la sal se añadieron pronto el de desplazar a los portugueses de sus colonias en Asia y Oceanía y el de atacar a los mercantes españoles. En 1602, por iniciativa de Jan Van Oldenvarnevelt, se fundó en Amsterdam la Compañía de las Indias Orientales con el objetivo de arrebatar a los portugueses el negocio especiero. Muy pronto América quedó en el punto de mira de dicha compañía, pues se pensó establecer en ella escalas en la ruta hacia la India, así como bases para el contrabando de mercancías. Estas actividades, la sal, el establecimiento de bases en la ruta especiera y el contrabando, absorbieron toda la actividad holandesa en América hasta la Tregua de los Siete Años.

Rondando por la ruta de Magallanes

La primera expedición holandesa a América se hizo precisamente para encontrar una conexión en la ruta asiática, y la dirigió Jacobo Mahu. En 1594 los navegantes Lindchoten y Hugues habían fracasado en el intento de llegar a China y Japón por la vía del noreste, y al año siguiente Cornelio Houtman Gouda alcanzó Java con sus tres buques después de una penosa travesía a través de las rutas portuguesas. Mahu zarpó de Rotterdam el 27 de julio de 1598 con cinco naves y un patache tripulados por 547 hombres. Se dirigió a Cabo Verde, donde se apoderó del puerto de Santa María, pero falleció a causa del escorbuto. Le sucedió en el mando el almirante Cordis, que puso proas a Guinea y a Río de la Plata. Allí pidió permiso para negociar sus mercancías, haciéndose pasar por flamenco de las provincias fieles al Rey. El gobernador Diego Rodríguez de Valdés se negó a comerciar, y los holandeses prosiguieron hacia el estrecho de Magallanes. Una vez en el Pacífico se hundió una de las naves y desertó otra. Una tercera se entregó a los españoles en Valparaíso. Por las declaraciones de su capitán, Dirck Gerritsz, se supo que el objetivo de los holandeses era apoderarse de Valdivia para establecer allí una colonia e intentar comerciar con las plazas españolas. Cordis podía, incluso, utilizar la fuerza si no lograba el permiso de negociación[61]. El capitán holan-

[61] Según se supo de los prisioneros, tenía orden de que «si no se las quisiesen comprar por bien, y no pudiesen hacer su hacienda, por no volver sin provecho a su tierra, habían de intentar por fuerza vender sus mercadurías o tomar lo que hallasen, así bastimentos, como oro y plata». P. T. Bradley, «La fascinación europea con el Perú y expediciones al Mar del Sur en el siglo XVII», en *Revista de Indias,* núms. 182-183, Madrid, 1988, p. 260.

dés no encontró, sin embargo, el clima favorable a ninguno de sus objetivos. Hizo algunas incursiones por la costa chilena con los dos buques que le quedaban y, finalmente, atravesó el Pacífico. Una de sus embarcaciones fue detenida por los portugueses en Tidore y la otra naufragó en las costas de Japón.

Más importante fue la expedición de Oliver van Noort, enviada directamente para realizar contrabando en América. El Consejo de los Países Bajos exigió a los capitanes de la armada el juramento de que no cometerían actos de hostilidad, limitándose a ejercer el «comercio» (contrabando). Salió de Rotterdam el 13 de septiembre de 1598 con cuatro naves (*Mansinoy, Henry Frederik* y dos menores, *Esperanza* y *Concordia*) y 248 hombres. Hizo escala en Plymouth para embarcar allí al piloto portugués Melis, experto en la ruta de Indias. Tras cruzar el Atlántico llegó a Río de Janeiro, donde se les prohibió hacer comercio. Noort cumplió sus órdenes y prosiguió hacia Río de la Plata. Las dificultades de la travesía fueron aumentando desde entonces, pues perdió una nave y murieron muchos marineros a causa del escorbuto. En febrero de 1600 cruzó el estrecho y al mes siguiente apresó en la costa chilena un pequeño mercante español, *El Buen Jesús*, que tiró por la borda las barras de oro que transportaba cuando vio llegar al enemigo. Los holandeses sólo pudieron apropiarse de un buen cargamento de víveres frescos, con los cuales aliviaron sus necesidades. Todos los tripulantes españoles capturados fueron puestos en libertad, excepto el piloto, a quien necesitaban como guía en las rutas desconocidas del Mar del Sur. Cerca de Valparaíso capturaron otro buque cargado de sebo. Van Noort estaba realizando auténticas piraterías en el Pacífico que contradecían las órdenes recibidas y hasta su comportamiento en el Atlántico. Al llegar a la costa peruana supo que el virrey de Perú había enviado varios buques en su persecución, y decidió huir de la costa americana con dirección a Oceanía[62]. El resto del viaje tiene menos interés para nosotros. Baste decir que en Filipinas logró aprovisionarse de alimentos haciéndose pasar por flamenco leal al rey de España y que, finalmente, le quedó un sólo buque, el *Mauricio,* con el que completó la vuelta al mundo, entrando en Holanda el 26 de agosto de 1601 con ocho hombres y sin apenas ningún botín.

[62] A. Szászdi Nagy, «Las armadas holandesas, inglesas y francesas y las bandas de piratas en el Pacífico», en *América en el siglo XVII y los problemas generales*, Madrid, Rialp, 1985, p. 54.

La primera batalla de la sal

Anteriormente hemos señalado que Holanda contaba con una poderosa industria de salazones de pescado (arenques) y de carne. Consumía además mucha sal para la fabricación de manteca y queso, como anotó el gobernador Arroyo de Cumaná [63]. Los holandeses carecían, sin embargo, de sal, artículo que obtenían en Setúbal (Portugal) y en Cabo Verde. Su flota arenquera fue aumentando extraordinariamente; de 150 embarcaciones en 1550 pasó a 4.000 cien años después [64]. En 1598, al ocurrir el nuevo embargo de las naves holandesas, se vieron obligados a buscar la sal americana, como indicamos. La primera flota salinera salió en 1599 hacia las Antillas, donde encontró un buen depósito en Araya (Venezuela). Al año siguiente partieron hacia allí unos 100 cargueros. Se trataba de cargueros de unas 300 toneladas. El gobernador, Diego Suárez de Amaya, testimonió que en 1601 cargaron sal en dicho lugar 108 urcas [65].

La sal de Araya era mejor que la de la península. Era sal gema que las lluvias disolvían y depositaban en un lago. Al encanto de poder cargarla gratuitamente, sin pagar derechos, se añadía el de aprovechar el viaje para hacer algún contrabando en la región de Cumaná y en la isla Margarita [66]. El trabajo era muy duro, ya que Araya tenía un clima ardiente y carecía de agua potable. Estaba además muy cerca de Cumaná, desde donde salían periódicamente expediciones de castigo contra los contrabandistas.

La Corona española consideró peligrosa la presencia holandesa en Araya y estudió varias medidas para desalojar a los intrusos, tales como establecer fuertes, inundar la laguna (estaba 50 pies por debajo del nivel del mar) o enviar una gran flota para desalojarlos. En 1605 se decidió por lo último. Don Luis de Fajardo zarpó de Lisboa al frente de una armada de 14 galeones y arribó a Araya, sorprendiendo a 19 urcas holandesas car-

[63] Este gobernador, que se jactaba de haber rechazado 106 urcas que habían acudido a Araya en busca de sal, afirmó que con ello había impedido a los holandeses ganar dos millones porque con la sal «benefician sus cosechas de pescados, queso y manteca y cecina, de que hinchan todo el mundo». C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 118.

[64] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 110.

[65] P. Ojer, *Las Salinas del Oriente venezolano en el siglo XVII*, Caracas, 1962, p. 5.

[66] Ojer ha señalado: «El término del largo viaje desde Europa solía ser el río Bordones o la boca de Mochima, al oriente de Cumaná. Allí hacían la aguada a la vez que descargaban el contrabando. Después, libres del peso de las mercancías europeas, se dirigían a la salina». P. Ojer, *op. cit.*, pp. 6-7.

gando sal. Apresó 12 de ellas y hundió el resto[67]. Fajardo quiso completar su operación de limpieza enviando cinco o seis galeones a Manzanillo (Cuba), donde supo que se estaban concentrando otras naves flamencas, pero no logró apresarlas. Así terminó, con victoria española, la primera batalla de la larga guerra por las salinas de Araya.

Se acentúa el contrabando en el Caribe

A comienzos del siglo XVII los holandeses se sumaron al contrabando que los ingleses hacían en la costa norte y zona occidental de la isla Española. Los ganaderos españoles acudían a dicha región como si se tratase de una feria, y las autoridades se sentían impotentes para reprimir el comercio ilegal[68], sobre todo en algunas regiones, como Yaguana. Para evitarlo se puso en marcha el plan de despoblamiento de la isla que se había estudiado en 1573[69]. Consistía en trasladar a las poblaciones al interior y destruir la riqueza agropecuaria existente para que no sirviera de apoyo al enemigo. La política de «tierra quemada» la ejecutó el Presidente Antonio Osorio en 1605 con gran dolor de los pobladores. La cédula ordenó despoblar Puerto Plata, Bayahá y La Yaguana, pero luego se añadieron Montecristi y San Juan Bautista de Maguana, así como los hatos situados en las márgenes del río Neiba y zona marítima de Santiago. Se despoblaron las ciudades, se trasladaron los semovientes y se quemaron los cañaverales. La destrucción ganadera alcanzó a 120 hatos con más de 110.000 reses. A todo esto hubo que añadir tres millones de reales que costó el traslado. La tercera parte de la isla quedó así desierta y preparada para el posterior asentamiento bucanero. A principios de 1606 el Rey ordenó hacer lo mismo con Nueva Écija y más tarde prohibió sembrar tabaco en Venezuela, Nueva Andalucía y las islas de Barlovento[70],

[67] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 62.

[68] Parece que algunos religiosos tuvieron también relaciones con los contrabandistas, pues una cédula de 30 de agosto de 1604 pidió a los prelados «que procedan con mucho rigor contra los clérigos y religiosos que tuvieren tratos y contratos, hicieran rescates con los extranjeros, enemigos y corsarios». Al año siguiente se dio otra cédula otorgando a los denunciantes de tratos ilícitos la cuarta parte «de todos los bienes y hacienda de los rescatadores hasta en la cantidad que cada uno hubiere denunciado». *Recopilación* [...], ed. cit., t. II, fol. 57.

[69] J. Gil-Bermejo, *La Española. Anotaciones históricas (1600-1650)*, Sevilla, CSIC, 1983, p. 4.

[70] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 63.

pues era un artículo usualmente comprado por los holandeses para su distribución en Europa.

Pese a todo lo dicho, el contrabando holandés en el Caribe no había hecho más que empezar, y se simultaneó pronto con los ataques a las poblaciones y buques españoles. Así, en 1606, dos naves, un patache y cuatro lanchas holandesas intentaron apoderarse de dos naves de Honduras mandadas por Juan de Vergara, pero fueron rechazadas. Al año siguiente, ocho urcas holandesas con unos mil hombres cayeron sobre San Tomás, siendo puestas en fuga tras el hundimiento de una urca. En 1608 el gobernador de Santiago de Cuba, don Juan de Villaverde, apresó un barco holandés y mandó ahorcar en La Habana a todos sus tripulantes[71].

La Tregua y la creación de la Compañía de las Indias Occidentales

El 9 de marzo de 1609 se firmó la Tregua de los Doce Años. Duró hasta 1621, y durante la misma España bajó su guardia frente a los ataques holandeses hasta el punto de suspender el proyecto de crear la armada de Barlovento. El artículo IV de dicha tregua reconoció a los holandeses el derecho a comerciar con los puertos de la península ibérica, pero no con los situados más allá de la línea de Tordesillas, para negociar con los cuales se requería el consentimiento del rey español, anotándose que tal reserva no tendría vigor para los países «que se lo quieran permitir, aun fuera de los dichos límites»[72]. Los holandeses interpretaron dicha cláusula a su conveniencia, como la libertad de comercio, y de aquí que prosiguieran con su contrabando en América. La presión holandesa aflojó, no obstante, durante dicha tregua y se limitó al contrabando, al intento de establecer una colonia en el Esequivo el año 1613, a la penetración en Cayena, Oyapoc y Amazonas durante el año de 1615[73], y a la expedición de

[71] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, p. 120.

[72] J. A. Abreu Bertodano, *Colección de los Tratados de Paz hechos por los Pueblos, Reyes y Príncipes de España desde el establecimiento de la Monarchía Gótica hasta el feliz reynado del Rey N.S.D. Phelipe V,* parte I, Madrid, 1740, p. 643.

[73] A los establecimientos holandeses en el Esequivo se sumaría Surinam, colonia cedida por los ingleses en el Tratado de Breda de 1667. Estas colonias serían claves para el contrabando con la Guayana y el Orinoco. E. Córdoba Bello, *Compañías Holandesas de Navegación agentes de la colonización neerlandesa,* Sevilla, 1964, pp. 139-155.

Spielbergen[74]. Esta última es la que aquí más nos interesa por su relación con la piratería.

Para tener una escala en América para las naves que iban a las Indias Orientales, se pensó nuevamente en Chile o en Brasil. Debía establecerla el almirante Joris Van Spielbergen, que partió de Europa el 8 de agosto de 1614 con una buena escuadra formada por cinco naos apropiadas para la navegación por el Pacífico (las *Grote Loon, Grote Maan, Eolus, Neeuw* y *Morgenster*) y 800 hombres. Fue a Cabo Verde, Brasil –donde fue rechazado por los portugueses– y luego al estrecho de Magallanes, pasando al Pacífico el 15 de febrero de 1615. Spielbergen se comportó en la costa chilena como un verdadero pirata, realizando pillajes e incendiando varios poblados. Enterado de todo esto el virrey de Perú, marqués de Montesclaros, organizó una flota en 1615 para defender al reino de los intrusos. Estaba integrada por dos galeones (*San José* y *Santa Ana*), dos mercantes artillados y otras naves, que fueron puestas bajo el mando de su sobrino, el general Rodrigo de Mendoza. El 17 de julio, las armadas española y holandesa se enfrentaron en el litoral sur de Lima[75] con grandes pérdidas por ambas partes. Spielbergen llegó el 21 al puerto de El Callao, pero tuvo que retirarse ante los disparos de la artillería. Atacó luego Payta, cogió algunos cautivos y siguió hasta Acapulco, donde canjeó a los prisioneros por alimentos y agua. Después prosiguió su viaje hacia Filipinas y Molucas, siendo abatido por una flota española en 1617. Quedó así frustrado otro intento de fundar una colonia holandesa en Suramérica.

Más conocido, a causa de su repercusión geográfica, fue el viaje de la flota enviada por el comerciante de Amsterdam Isaac Le Mayre. Fletó dos naves, la *Hoorn* y la *Concordia,* que puso al mando de Wilhelm von Schoutten, con la misión de encontrar un paso interoceánico al sur del estrecho de Magallanes. En la expedición fue como sobrecargo el hijo de Isaac, Jakob Le Mayre. Las dos embarcaciones salieron el 4 de julio de 1615 y llegaron a América sin contratiempos, pero en la costa patagónica se perdió la *Concordia*. La *Hoorn*, capitaneada por Schoutten, navegó al sur de la Tierra de Fuego y el 24 de enero de 1616 halló el estrecho que buscaba. Lo bautizó con el nombre del armador de las naves: Le Mayre. Allí acababa América, indudablemente. El promontorio más meridional del Nuevo Mundo fue llamado Hoorn, nombre de la nave. Más tarde daría

[74] P. Rodríguez Crespo, «El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII», en *Revista Histórica,* t. XXVI, Lima, 1964, pp. 259-310.

[75] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 56.

nombre al estrecho de Le Mayre. Los holandeses surcaron luego el Pacífico y navegaron hasta las Molucas, donde fueron apresados por los funcionarios de la Compañía de las Indias Orientales y enviados a Holanda en defensa de los supuestos derechos exclusivos de tal compañía. Mayre murió en el viaje[76].

Aparte de lo reseñado no hubo más acciones holandesas en América, donde se respetó en general la Tregua de los Doce años pese a ser impopular para los marinos. Ni siquiera hubo actividad en las salinas de Araya, pues los holandeses se abastecieron entonces de sal en Setúbal. En 1620 España hizo algunos esfuerzos por prolongar la tregua, pero resultó imposible. Tras su finalización, los Estados Generales aprobaron provisionalmente el anteproyecto constitutivo de la nueva Compañía de las Indias Occidentales, que recibió su carta de privilegio el 3 de junio de 1621. La compañía fue creada con un capital de 7.108.161 florines, dividido en 1.200 acciones, que pronto ascendieron a más de 18 millones. Su sede se estableció en Amsterdam. Constaba de 74 delegados que elegían un consejo de administración de 19 miembros, conocido como el Heerem XIX. Los Estados Generales se ofrecieron a participar en la misma con 16 navíos y 4 yates, pidiendo que la compañía tuviera otro tanto. Muy pronto contó con varios cientos de embarcaciones y 67.000 marineros. A esta compañía se le dio un *Mare clausum*, el americano, resultando así que Holanda, que tanto había luchado por el *Mare liberum*, caía en el mismo vicio de la propiedad de los mares: los asiáticos para su Compañía de las Indias Orientales, y los americanos para la de las Indias Occidentales. Ahora bien, si la primera compañía había sido creada para establecer un comercio pacífico con el apoyo de la fuerza, la segunda nacía con un indudable objetivo bélico. Su rentabilidad dependería de la capacidad de expoliar las posesiones americanas españolas y portuguesas, como se vería muy pronto.

[76] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 58.

Capítulo IV

PIRATERÍA LIBERTARIA: BUCANEROS Y BARRENDEROS DEL MAR (1622-1655)

Durante el segundo cuarto del siglo XVII la piratería americana adquirió unos perfiles propios, despegándose de la tutela europea. Inglaterra se concentró en su colonización en Norteamérica y luego en sus problemas internos suscitados por el parlamentarismo y la monarquía, y Francia canalizó sus fuerzas para la gran batalla contra los Habsburgo en Europa[1]. Sólo Holanda siguió prestando respaldo oficial a sus corsarios. La piratería americana se liberó así de la tutela del Viejo Mundo y generó su modalidad más interesante, la piratería libertaria en sus formas de bucanerismo y filibusterismo.

Los barrenderos del mar

Los holandeses pasaron en un corto período de tiempo de mendigos del mar a capitalistas de los océanos, respaldados por sus dos grandes compañías comerciales de las Indias Orientales y Occidentales. Entonces intentaron barrer de los siete mares toda la competencia, como hicieron en el siglo XV con los buques de la Hansa cuando volvieron a sus puertos portando escobas en sus mástiles para ser los únicos y verdaderos dueños de un mar que ellos mismos habían proclamado libre, cuando sólo eran sus pordioseros. Su gran ofensiva se dirigió contra los buques del rey de España, que también lo era de Portugal, y llegó hasta la Paz de Westfalia

[1] Aunque Francia había firmado con España la Paz de Vervins, podía seguir enviando corsarios a América, ya que una cláusula secreta del tratado de paz estipulaba que dicha paz no existiría al sur del trópico de Cáncer y al este del meridiano de las Azores, con lo cual se toleraban las acciones de sus piratas. La situación de la piratería se volvió así más compleja, como ha señalado Haring, pues entre España y Francia había paz, pero los corsarios de ésta podían actuar en el Caribe y Suramérica. C. H. Haring, *op. cit.*, p. 54.

en 1648, haciendo que se tambaleara nuevamente la Corona de Su Católica Majestad.

La Hermosa Estrella Brillante

La Compañía de las Indias Occidentales se dedicó desde sus comienzos a fomentar y organizar la piratería –corso, si se quiere hablar con mayor propiedad– en América, ya que era lo que dejaba mejores dividendos a sus accionistas. Baste decir que, hasta 1647, La Hermosa Estrella Brillante, nombre poético que sus promotores dieron a la compañía, obtuvo las dos terceras partes de sus beneficios del corso, y sólo una tercera parte del comercio, contrabando y transporte de sal. El príncipe de Orange recibía el 10 por cien de tales rapiñas, siendo por consiguiente uno de los principales beneficiarios y cómplices de tales acciones. Otro 10 por cien era para los tripulantes de la nave corsaria y el 80 por cien restante para la compañía, que lo repartía entre sus accionistas después de pagar el coste de las empresas y a sus funcionarios. Entre 1622 y 1636 los barcos de esta empresa capturaron 547 embarcaciones enemigas, cuyo costo se evalúa en 6.710.000 florines. Los cargamentos apresados a tales naves fueron vendidos en Holanda por unos 30.000.000 de florines. Para realizar esta enorme empresa pirata la compañía utilizó 800 barcos de guerra y 67.000 marinos y soldados[2].

Mucho se ha discutido que la compañía se creó para establecer una colonización holandesa en América, pero lo anteriormente expuesto evidencia que no fue así. Quizá fue una idea primigenia que se descartó pronto, cuando el Heerem XIX se convenció de que las colonias daban menos beneficios que la piratería, ya que había que invertir en gastos defensivos y detraer potencial de ataque. Para que la colonia de Brasil fuera rentable hubo que recurrir a un régimen de monopolio[3] que despertó el reclamo de los colonos. Una situación que poco difería de la que tanto se había criticado a los colonos españoles.

También tuvo que renunciar el Heerem XIX a su gran designio, que era el de atacar simultáneamente mediante tres grandes flotas las posesio-

[2] E. Córdoba Bello, *op. cit.*, p. 35.

[3] El tema de la libertad de comercio en la colonia holandesa de Brasil fue discutido ampliamente por la compañía y por los Estados Generales. El 27 de diciembre de 1636 se abolió el sistema libre y se restableció el monopolio de la compañía. C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 102.

nes del rey de España en África, Asia y América. El enorme costo de tal operación le obligó a desistir, conformándose con otros proyectos mas modestos, aunque de excelente rentabilidad, como eran los asaltos a las colonias negreras africanas para arrebatar a los portugueses el tráfico de esclavos y el contrabando en el Caribe[4]. En 1632 Holanda decretó la libertad de contrabando, si puede llamarse así al hecho de permitir que cualquier holandés contrabandease en América sin necesidad de pedir autorización de la compañía. Para organizar el contrabando se establecieron grandes almacenes de distribución en la isla Tortuga y San Cristóbal (Saint Kitts) y posteriormente colonias-factorías: pequeños dominios territoriales, generalmente insulares, convertidos en plataformas de negocio fraudulento.

La compañía empezó a declinar después de que Portugal se independizara de España y, sobre todo, a raíz de la pérdida de su colonia de Brasil, pues quedó convertida en una empresa de contrabando y comercio de esclavos. En 1646 Holanda reglamentó su corso y en 1647 se autorizó a la compañía a entrar en el negocio negrero, lo que la salvó de perecer. La compañía se liquidó en 1674.

La ofensiva holandesa

La gran ofensiva holandesa contra las colonias americanas se desató a partir de 1622, tras haber expirado la Tregua de los Doce Años. Se estaba preparando desde hacía meses, pues a fines de 1621 los Estados Generales habían proyectado una expedición de corso y pillaje a Perú –sería la famosa de L'Hermite– invitando a participar en ella a la compañía recién creada. Ésta declinó la oferta por hallarse proyectando un ataque a Matanzas (Cuba) con el propósito de poner un pie en la ruta de la plata. De esto último informó puntualmente la infanta Isabel a su hermano Felipe III, quien lo consideró improbable, ya que una colonia holandesa en tal lugar ocasionaría demasiados gastos defensivos a la compañía. No se hizo nada, sin embargo, hasta después de la ruptura de la tregua en 1623. Entonces se lanzaron las operaciones al Caribe, a la costa del Pacífico y a Bahía.

España había previsto la irrupción holandesa en el Caribe. En 1623 se ordenó que la armada de la Nueva España no efectuara sola el tornaviaje y

[4] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 135.

se despachó una flota de 14 galeones para protegerla. Esta flota, mandada por el almirante Tomás de Larraspuru, hizo algunas operaciones de limpieza antes de cumplir con su cometido. Capturó seis cargueros holandeses en Araya y puso en fuga otros que se encontraban contrabandeando en Sisal. Finalmente, escoltó la flota de la plata, que llegó sin novedad a España en agosto de 1624. Un mes antes había llegado a la península la noticia del desastre de Bahía.

La primera acción corsaria holandesa de esta etapa se hizo en el Pacífico y fue dirigida por L'Hermite, como indicamos. Se trataba de una flotilla compuesta de 11 urcas de guerra y un patache, en la que embarcaron 1.600 hombres. Siete de las naves habían sido fabricadas especialmente para esta expedición. Su armamento era formidable: 294 piezas. Sólo la capitana, que llevaba el nombre de *Amsterdam,* tenía 40 bocas. Jacques l'Hermite era un marino hugonote refugiado en Holanda, donde había sido oficial de la Compañía de las Indias Orientales[5]. La flota salió de Texel el 29 de noviembre de 1622, con objeto de realizar actividades de corso en el virreinato del Perú, pues según una versión de sus correrías, la expedición

> vendría a este reino y pondría fuego a todos los navíos de la Mar del Sur y daría saco a la ciudad de Lima y El Callao, abrasaría a Panamá y haría los mayores daños que pudiese y serían lícitos, como hechos a gente contraria a su religión [6].

Los españoles pensaron que iba al Caribe y dieron la voz de alerta a las autoridades antillanas, pero la flota cruzó el Atlántico, se apoderó de la isla de Fernando de Noronha, y siguió por el estrecho de Le Maire al océano Pacífico.

L'Hermite no quiso tocar en la costa chilena para no poner en guardia a las autoridades del Perú, ya que pensaba apoderarse de la flota peruana de la plata, asaltar El Callao y tomar Lima. El 6 de mayo de 1623 capturó un pequeño mercante, y sus remeros negros fueron sometidos a tormento para que confesaran cuando saldría de Arica la flota que esperaba. Los esclavos dijeron que había partido de El Callao hacía tres días. El corsario no lo creyó, pues tenía informes precisos (de Adrián Rodríguez) de que su

[5] C. Ch. Goslinga, *op. cit.,* p. 134.

[6] *Relación del viaje y subcesssos de la armada olandessa,* en P. T. Bradley, *op. cit.,* p. 263.

salida estaba prevista para más tarde[7], y atacó El Callao. Aunque la tripulación había sido diezmada por el escorbuto, constaba aún de 1.100 soldados y 200 marinos. El virrey de Perú, marqués de Guadalcázar, se encontraba presidiendo una corrida de toros, organizada para celebrar la feliz salida de la flota de la plata con... ¡ocho millones de pesos![8]. Mandó tocar a rebato y preparó la defensa.

El bloqueo a El Callao duró 100 días y comenzó el 9 de mayo de 1623. Fue un desastre, pues los españoles recurrieron a todos los medios imaginables para la defensa, entre ellos construir algunas lanchas artilladas. L'Hermite murió el 2 de junio, sucediéndole en el mando Schapenham, quien diversificó sus fuerzas. A la par que sostenía el frente de El Callao envió naves para atacar Guayaquil y Pisco, donde fueron rechazadas. En Guayaquil, el gobernador Diego de Portugal aguantó el ataque de 300 mosqueteros holandeses con sus 190 hombres, de los que sólo 70 eran escopeteros[9]. Los holandeses incendiaron algunas casas, el astillero, tres conventos y el hospital. Los vecinos calcularon el daño causado en 1.200.000 patacones. Tampoco tuvo éxito Schapenham en El Callao. Tras perder 400 hombres, decidió levantar el sitio a principios de julio. La flota holandesa prosiguió hacia Guayaquil, donde intentó desembarcar nuevamente, y con idéntico resultado. Luego puso proas a México. Un nuevo descalabro al intentar tomar Acapulco convenció a los holandeses de la conveniencia de abandonar América y proseguir hacia Oceanía. La flota regresó a Holanda con sólo dos buques y con un exiguo botín. El desastre de esta expedición motivó que los holandeses se olvidaran de Perú durante más de una década, centrando sus expediciones en el Caribe y en Brasil. En Perú, sin embargo, se incrementaron los gastos de defensa, que alcanzaron durante algunos años hasta el 38 por cien de los ingresos de la Caja de Lima.

En cuanto a la primera expedición de la Compañía de las Indias Occidentales, se hizo efectivamente al Caribe y la dirigió Pieter Schouten, a quien se ordenó recoger todos los informes que fueran de utilidad para ulteriores operaciones de corso y contrabando: puertos, salinas, lugares de aprovisionamiento de agua dulce, frutas, etc.[10]. Schouten llegó a Barba-

[7] Lohmann Villena anota que el carpintero de ribera Adrián Rodríguez había informado con precisión de la fecha de partida de la flota, pero el virrey, marqués de Guadalcázar, decidió anticipar su partida unos días. G. Lohmann Villena, *op. cit.*, p. 50.

[8] G. Lohmann Villena, *op. cit.*, p. 58.

[9] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 61.

[10] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 140.

dos y cumplió su cometido, realizando de paso algunos pillajes. Estuvo en el golfo de México, en las Antillas Mayores, en Yucatán –aquí asaltó y destruyó el pueblo de Sisal, capturando de paso algunas naves– y en Cuba. Al arribar cerca de La Habana contempló el paso de la flota de la plata, pero no se atrevió a atacarla. Regresó a Zelanda con un buen botín en febrero de 1625.

La Compañía de las Indias Occidentales colaboró luego con los Estados Generales en el proyecto de establecer una colonia holandesa en Brasil. Para ello se organizó una poderosa flota de 35 naves y más de 3.000 hombres que se confió al mando de Jakob Willekens, con Pieter Piet Heyn como vicealmirante. Costó una fortuna: unos dos millones y medio de florines, que teóricamente iban a reembolsarse con los ocho millones anuales que se esperaba sacar en la nueva colonia. La flota zarpó de Holanda a principios de 1624 y se dirigió a Cabo Verde, donde fue reforzada. Cruzó el Atlántico y el 8 de marzo de 1624 se presentó ante la ciudad de San Salvador (Bahía), de la que logró apoderarse en menos de un día mientras sus pobladores huían a los alrededores. Cuando Felipe IV supo la noticia quedó profundamente impresionado y ordenó recobrar la plaza de inmediato. España organizó una de las armadas más poderosas que cruzaron el Atlántico (en realidad fueron dos armadas, una portuguesa de 26 buques mandada por don Francisco de Almeida y otra española de 37, bajo las órdenes de don Juan Fajardo de Guevara): 63 buques, 945 cañones, 3.200 marinos y 7.500 soldados. El mando de aquella enorme fuerza naval lo llevaba don Fadrique de Toledo, quien reconquistó la ciudad en mayo de 1625, capturando 3.000 prisioneros y expulsando a los flamencos de Brasil[11].

Para socorrer a Bahía fue enviado, tarde, Balduino Enrico con 34 buques y 6.500 hombres. Viendo frustrado su objetivo, pues la plaza estaba en manos españolas, la flota navegó hasta Paraiba y se dividió en dos. Una parte de ella, mandada por Veront, se dirigió a África. Otra, con los 17 barcos restantes, mandada por el propio Enrico, fue a Puerto Rico, isla que el Heerem XIX quería convertir en una plataforma de contrabando para todo el Caribe. Incluso se había pensado que sirviera de apoyo a la colonización en Brasil. Objetivos secundarios eran apoderarse de la flota de Nueva España, si se brindaba la ocasión, y conquistar La Habana. Esto último le fue comunicado por la infanta española en Flandes a Felipe IV, junto con un plano de la plaza que iba a ser atacada. En

[11] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, p. 143.

su informe señaló además que había un plan alternativo consistente en tomar Matanzas y fortificarla para luego, desde allí, asaltar posteriormente La Habana [12]. Balduino Enrico era el nombre que los españoles daban a Boudewijn Hendrijks, quien se presentó ante San Juan el 24 de septiembre de 1625 al frente de su poderosa flota en la que iban 1.500 hombres. Su capitana tenía 26 piezas de artillería, 2 de bronce y el resto de hierro. La almiranta estaba armada con 32 piezas, seis de las cuales eran de bronce. San Juan era una plaza fuerte y estaba dotada de un castillo en el que servían 350 soldados a las órdenes del gobernador Juan de Haro. Éste dispuso de inmediato el envío de efectivos hacia el Boquerón (donde había desembarcado Cumberland en 1598), pensando que el holandés buscaría también un punto débil para atacar, pero Hendrijks se dirigió directamente a la boca principal de la bahía, dispuesto a desafiar el fuego de los cañones del Morro, lo que desconcertó a los españoles. Los 17 buques holandeses pasaron bajo su artillería sin sufrir el menor daño. Este portento se logró gracias a dos circunstancias excepcionales: que las cureñas estaban viejas, con lo que a cada disparo quedaban descabalgados los cañones, y que la puntería de los artilleros era pésima por falta de práctica [13].

Enrico entró en el puerto y bombardeó luego la puntilla de San Lázaro. Los vecinos de San Juan huyeron hacia el interior de la isla. El gobernador Haro se encerró en el Morro, para obligar al enemigo a un cerco prolongado, única forma de recibir algún socorro. El holandés se apoderó de la ciudad e instaló su cuartel general en la fortaleza, mientras sus tropas efectuaban el correspondiente saqueo de casas y templos. El 27 de septiembre dispuso el asalto al Morro y envió un ultimátum de rendición a su castellano, que fue rechazado.

Para aliviar la presión de la artillería enemiga, Haro dispuso la salida de 80 hombres y logró algún éxito. Más importante fue que un grupo de defensores, mandados por el capitán Botello, logró embarcarse en unas canoas y asaltar el fuerte del Cañuelo, con lo que Haro tuvo de nuevo en sus manos el cierre de la bahía. La lucha proseguía sin tregua, y el 21 de

[12] C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 124.

[13] E. Vila Vilar, *op. cit.*, p. 138. El historiador Fernando Picó recoge un testimonio del licenciado Diego de Larrasa según el cual Balduino «entró por él tan a salvo y seguro como si fuera por uno de los de Olanda o Zelanda, por la poca o ninguna destreza de los artilleros y ser tan pocos y la artillería tan mal parada, que muchas piezas al primer tiro se apegaban por estar las cureñas y encabalgamientos viejos y que algunos de ellos había cuatro años que estaban cargados». F. Picó, *op. cit.*, p. 90.

octubre Balduino conminó nuevamente al gobernador a rendición, amenazándole con quemar la ciudad si no lo hacía. Haro contestó con arrogancia al holandés, negándose a capitular [14], y San Juan fue incendiada. El capitán holandés comprendió que le resultaría muy difícil vencer por hambre a los defensores del Morro, ya que habían recibido socorros desde Santo Domingo, y dispuso el repliegue. Se efectuó el día 1 de noviembre y la flota tuvo que salir bajo los cañonazos de los españoles, que les hicieron, esta vez sí, un considerable daño [15]. Hendrijks perdió la nave *Mendenblink*, propiedad del príncipe de Orange, después de una intensa lucha [16].

San Juan quedó destrozada. Los holandeses quemaron 96 casas, de las que 46 estaban hechas de piedra. Entre ellas figuraba la fortaleza vieja, antigua residencia de los gobernadores. La ciudad quedó en tal estado de ruina que se aprovechó la ocasión para trazar su amurallamiento. Los invasores robaron el situado que estaba en el castillo, todas las alhajas y los esclavos de los pobladores y la famosa biblioteca del obispo don Bernardo de Balbuena, un gran humanista [17]. Se llevaron hasta los archivos de las iglesias, quién sabe con qué finalidad. Balduino perdió una nave y una lancha, más de 200 hombres y dejó 15 prisioneros en manos del gobernador Haro, quien en su carta al gobernador de Santo Domingo, don Diego de Acuña, le notificó que los enviaría «presto al infierno, si antes ellos no quisieren irse al cielo». Cumplió efectivamente su propósito, ahorcando a los 15. Once de ellos partieron directamente al cielo, como él decía, pues se convirtieron antes de morir. Los otros cuatro prefirieron el infierno [18].

[14] La carta de don Juan de Haro, muy conocida, señalaba: «He visto el papel que se me ha escrito; y si todo el poder de Olanda estuviera hoy en Puerto Rico, lo estimaría en mucho, porque vieran el valor de los españoles. Y si quemaran el lugar, valor tienen los vecinos para hacer otras casas, porque les queda la madera en el monte, y los materiales en la tierra. Y hoy estoy en esta fuerza con gente que me basta para quemar a toda la suya. Y no se me escriban semejantes papeles, porque no responderé a ellos». C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, p. 150.

[15] J. M. Zapatero, *op. cit.*, pp. 304-307.

[16] La *Mendeblinck* quedó varada al salir del puerto. Para rescatarla los holandeses enviaron cinco lanchas al mando del capitán Bancker, y los españoles cuatro con el capitán Santiago de Villate para capturarla, además de otras dos con Amézquita. En el combate de las lanchas ganaron los españoles, retirándose los holandeses. Amézquita pudo abordar el navío y apagar las mechas que los flamencos habían puesto para volarlo. C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, p. 151.

[17] C. Felice Cardot, *op. cit.*, pp. 100-102.

[18] La carta es de fecha 2 de noviembre de 1625. C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 99.

Balduino pasó a Santo Domingo, donde cruzó algunos cañonazos con las baterías del fuerte y luego a Margarita. El 22 de febrero arribó a Pampatar, puerto principal de la isla. El gobernador de la isla, don Andrés Rodríguez de Villegas, hizo una defensa heroica que semeja la de unos liliputienses contra unos gigantes. Aparte de los cinco españoles que defendían el puerto, se hizo otra línea defensiva con seis mosqueteros, cuatro indios con flechas y un vecino de a caballo, que, naturalmente, no hizo frente al enemigo. El gobernador cargó contra los 500 holandeses al frente de sus doce soldados y 20 indios al grito de «¡Santiago!». Los invasores tomaron el fuerte y luego se retiraron quién sabe por qué causa, aunque desde luego en modo alguno debido a la resistencia española, como dijo Rodríguez de Villegas [19]. La armada holandesa hizo luego otro desembarco en el Pueblo de la Mar (hoy Porlamar), en la misma isla, y con un resultado parecido. Sin duda, los atacantes consideraron que no valía la pena perder tiempo en apoderarse de aquellos míseros poblados, y siguieron a Coche y Cumaná (mayo de 1626), posiblemente con ánimo de desarbolar la defensa española en la salina de Araya. Tras sostener un duelo de artillería con el fuerte de Santiago de Arroyo y un pequeño combate con una fuerza española de 25 hombres, los holandeses prosiguieron hacia las Antillas, realizando de paso algunas pequeñas acciones de pillaje: la captura de la fragata que iba en busca del situado a Santo Domingo, y de otras en la costa dominicana. Finalmente, Hendrijks puso rumbo a La Habana, ciudad que sin duda constituía su objetivo inmediato. Estuvo observándola varios días y luego se retiró prudentemente a Matanzas. La flota recaló en Cabañas para hacer aguada y aprovechó para robar ganado porcino y ovino, quemar un corral y destruir una nave que se estaba haciendo. Allí también enfermó Balduino Enrico y murió de fiebres el 2 de julio de 1626. De su gran flota de 1.500 hombres quedaban sólo 700, y de éstos sólo 200 soldados. La armada tuvo otro descalabro al hacer aguada en Matanzas y regresó a Holanda 16 meses después de haber partido, y con muy poco fruto.

[19] Felice Cardot anota que «Rodríguez de Villegas se sintió muy ufano al creer que durante las escaramuzas había desarmado al jefe contrario, Hendrick, pues estaba en posesión de una espada que creía de él, y para el caso hizo tomar declaración a Juan Matías de Carrera». C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 105.

El sueño de un pirata: la flota de la plata

El sueño de todos los piratas y corsarios americanos, la captura de la flota de la plata, lo logró Piet Heyn el año 1628. Se llamaba en realidad Pieter Pieterszoon Heyn y había nacido en Delfshaven el año 1578. Era un avezado marino con 35 años de experiencia, pues había iniciado su carrera como corsario en 1593. De 1619 a 1623 había estado preso de los españoles y en 1624 figuró como segundo en el mando durante el ataque a Bahía. El Heerem XIX le entregó una gran flota a comienzos de 1626 (9 barcos y cinco yates) con varios objetivos alternativos: reforzar las acciones de castigo de Balduino Enrico en el Caribe, capturar la flota de Nueva España si era posible y asaltar Bahía. Heyn partió de Holanda a mediados de mayo de 1626. El 6 de julio llegó a Barbados. En Dry Tortugas, al oeste de la Florida, vio desfilar ante sus ojos la flota de la plata, pero no se atrevió a atacarla. Eran 40 barcos al mando de don Tomás de Larraspuru.

Volvió a Cabo Verde y de aquí a Brasil para asaltar Bahía en 1627. Su ataque por sorpresa fue un éxito y consiguió un buen botín al saquear el puerto y capturar allí algunos buques. Heyn regresó a Holanda el mismo año. En 1628 el Heerem XIX le entregó otra poderosa flota de 24 naves, en la que embarcaron 2.300 marinos y 1.000 soldados. En los buques, algunos de los cuales tenían hasta mil toneladas, iban 129 cañones de bronce y 550 de hierro. El almirante Heyn recibió instrucciones concretas de atacar la flota

> que trae a Europa la vara de oro que castiga a toda la Cristiandad y la desalienta, una vara cuya fuerza puede ser vencida por veinticuatro buques de guerra bien armados y doce avisos bien provistos de cañones y pertrechos, y tripulados por soldados valerosos [20].

La armada navegó a Canarias y cruzó el Atlántico. En Cuba se dispuso al acecho. El gobernador, don Lorenzo Cabrera, advirtió la presencia enemiga y mandó de inmediato nueve naves a Veracruz, Cartagena y Honduras para impedir que salieran las flotas. Heyn conocía perfectamente la táctica española y comprendió que el éxito de su empresa residía en la posibilidad de capturar estas naves. Se lanzó sobre ellas y apresó a seis, hundiendo otra. De las dos restantes, una volvió a Cuba y la última

[20] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 161.

arribó a Cartagena, donde dio la alarma, evitando que saliera la flota de los galeones de Tierra Firme. Las que no fueron avisadas del peligro fueron la flotilla de Honduras y la flota de Nueva España, que zarparon hacia Cuba.

A principios de agosto arribó a Cuba la flotilla de Honduras escoltada por dos galeones de guerra. Heyn envió contra ella nueve navíos holandeses, trabándose un gran combate. Los mercantes españoles pudieron fondear en el puerto, pero la nao capitana fue apresada. Heyn no se movió de su área de observación durante casi un mes, esperando que apareciera su gran presa. Y llegó al fin. El 5 de septiembre divisó doce velas españolas. Era la avanzadilla de la flota de Nueva España que dirigían el general don Juan de Benavides y el almirante don Juan de Leoz. La vanguardia fue capturada de inmediato y a las pocas horas apareció el resto de la flota: 11 naves escoltadas por cuatro buques de guerra. En ellos venía la codiciada plata mexicana.

La flota española se encontró sorprendida y se alistó la defensa. Empezaron a tirarse las mamparas con las que se habían improvisado dormitorios para los pasajeros, ya que impedían mover las piezas de artillería, y se armó a la tripulación. Los holandeses encerraron a los pesados galeones en una tenaza de la que trataron de salir dirigiéndose al río Matanzas. El general español pretendía aproximarse a La Habana con objeto de encallar las naves e internar los tesoros, pero no pudo hacerlo. Ni siquiera se cumplió su orden de incendiar los buques [21]. Los españoles, entre ellos el almirante Leoz, se rindieron sin lucha. Sólo escaparon tres naves. Heyn ordenó trasladar con rapidez los tesoros a sus naves y quemó las embarcaciones

[21] Desde La Habana, Benavides informó del desastre al Rey en una lacónica carta fechada el 7 de octubre siguiente: «Salí de San Juan de Ulúa en 8 de agosto, después del arribada en que quedó desarbolada la capitana. Tardé treinta días en llegar a la costa del Habana, que reconocí en 8 de septiembre, al amanecer, cerca del puerto de Matanzas, y a la misma hora vi sobre mí una armada holandesa de 32 urcas. Queriendo yo seguir el viaje, resuelto a morir en la demanda, toda la gente instó a que evitase el riesgo y salvase la plata de V. M. y [...] con parecer de los que pudieron darlo, acordé meterme en dicho puerto, pensando que por poco lugar que diese el enemigo, podría salvar la plata o, al menos, la gente y quemar la naos, quedando el tesoro do pudiere salvarse. Llegué a la bahía ya de noche, pero tan clara como el día. Aunque allí de ordinario calma el viento por las noches, en ésta refrescó, y se acercó tanto el enemigo que fue necesario echar en tierra la gente a toda prisa, donde pensaba defenderme y quemar las naos. Pero al punto echó a huir la gente desordenada, aun estando yo en la capitana dando órdenes. Avisado bajé a tierra, me hallé solo. El enemigo abordó al instante a nuestras naos, disparando muchas balas al desembocadero. Así se apoderó de todo». C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 131.

pequeñas. Casi todos los españoles fueron puestos en libertad. El 17 de septiembre zarpó de Matanzas con su flota y los cuatro galeones capturados. La flota volvió a Inglaterra y al puerto de Falmouth (ingleses y holandeses habían firmado el Tratado de Southampton en 1625 reconociendo la libre entrada en sus puertos de los buques del otro país). Además tenía miedo de que le asaltaran los «piratas» del canal de la Mancha, que podían estarle esperando. Llegó a Holanda debidamente convoyado el 9 de enero de 1629.

Lo capturado a la flota ascendía a 11.500.000 florines, aunque algún capitán holandés lo estimó entre 13 y 14 millones. Deducido el coste de la flota, hubo una ganancia neta de unos siete millones de florines. El príncipe de Orange recibió su 10 por cien, los soldados y tripulantes otro 10 por cien (17 meses de paga completa) y el resto fue a la compañía, que pudo dar 70.000 florines a los directores y a sus accionistas el 50 por cien de la ganancia neta, o 3.500.000 florines. Para la propia compañía se dejó un fondo de reserva de un millón y medio [22].

Heyn fue recibido en La Haya como un héroe nacional: 50 cañonazos, fuegos de artificio y reuniones de acción de gracias en los templos. Paseó triunfal por Leyden y Amsterdam, y recibió varias medallas de oro. El pueblo deliraba por su héroe. Hasta se escribieron libros y poesías de loa a su persona. ¡Dios había favorecido al fin a su pueblo! Los embajadores de Francia y Venecia, y los diplomáticos inglés, danés y sueco felicitaron a Sus Altas Grandezas por el éxito. Incluso Roma se alegró de la noticia, pues el papa Urbano VIII mantenía relaciones muy tirantes con Felipe IV. Heyn fue nombrado teniente almirante de la Marina de Guerra y murió a los pocos meses (junio de 1629) luchando con los piratas en Dunquerque.

En España la noticia del apresamiento de la flota produjo conmoción. Era la primera vez que tal cosa ocurría (también sería la última). El general Benavides y el almirante Leoz fueron apresados en España mientras se diligenciaba el juicio pertinente. El fiscal del mismo fue nada menos que el famoso jurista Juan de Solórzano Pereira, quien acusó al general de haber cargado en la capitana y almiranta contrabando de vino, azúcar y otras mercaderías, de llevarlas tan llenas de «alcázares y conveses de los navíos de camarotes, catres y otros impedimentos, que no era posible usar la artillería», de utilizar criados con plazas de soldados y pasajeros con la misma consideración, de negligencia en su navegación, de dar órdenes

[22] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, pp. 172-173.

contradictorias y hasta de deserción, por el «total desamparo de la Flota que iba a su cargo, y haberla dejado en poder del enemigo» [23]. Benavides fue encontrado culpable y condenado a muerte. Trasladado desde el castillo de Carmona, donde estaba preso, a Sevilla, fue ajusticiado el 18 de mayo de 1634, tras escuchar el afrentoso pregón:

> Ésta es la justicia que el Rey Nuestro Señor y sus Reales Consejos mandan hacer a este hombre, por el descuido que tuvo en la pérdida de la Flota de Nueva España, que tomó el enemigo el año pasado de 1628. Quien tal hizo, que tal pague [24].

El almirante Leoz fue condenado a prisión y falleció en un presidio de África sin haber logrado su rehabilitación.

Los beneficios obtenidos con la captura de la flota de la plata sirvieron para organizar la gigantesca armada holandesa de 61 buques y 7.300 hombres, dirigida por Hendrick Corneliszoon Loncq, con la que los holandeses se apoderaron de Pernambuco en 1630, estableciendo allí su colonia de Nueva Holanda, que pervivió hasta 1654.

Nuevas batallas por la sal

La sal seguía siendo objeto de especial preocupación para los holandeses y originó otras batallas en nuestro período. La más importante se libró en Araya y la perdieron los holandeses. Su salina fue utilizada nuevamente al romperse la Tregua de los Doce Años, menudeando los encuentros armados con los españoles. En septiembre de 1621 el gobernador Diego Arroyo y Daza impidió que los holandeses de Araya se proveyesen de agua potable en Cumaná, lo que originó el ataque de 10 urcas que pudo ser rechazado. Al año siguiente, Felipe IV ordenó construir un fuerte en Araya, proyectado por los ingenieros Cristóbal de Roda y Juan Bautista Antonelli, hijo del anterior ingeniero militar del mismo nombre. Roda inició las labores el año 1623, continuadas por el segundo con ayuda de

[23] J. de Solórzano Pereira, *Obras varias. Recopilación de diversos trabajos, memoriales, papeles, escritos algunos en causas fiscales* [...], Zaragoza, 1631, p. 521.

[24] C. Felice Cardot ha transcrito parte del documento «Relación del suceso de don Juan Benavides» que se encuentra en el tomo XXIV de la Colección Navarrete, Archivo de la Marina, Madrid. C. Felice Cardot, *op. cit.*, pp. 143-144.

Jerónimo de Soto. El castillo se llamó Santiago del Arroyo de Araya. Se erigió sobre el cerro de Daniel –llamado así por haberse ahorcado allí al holandés Daniel Moucheron– y fue dotado de artillería y de una guarnición de 100 soldados.

Entre tanto proseguía la lucha en Araya. El 27 de noviembre de 1622 llegaron a la salina 43 cargueros holandeses. Bombardearon el fuerte español y desembarcaron más de mil hombres. El gobernador de Cumaná les hizo frente, causándoles gran cantidad de bajas, entre ellas el propio almirante holandés, un alférez y cuatro capitanes. Los holandeses se retiraron perdiendo tres naves. Al día siguiente, cuando los españoles celebraban su victoria, llegaron otros 16 mercantes. Unidos a los anteriores, volvieron sobre Araya y pidieron al gobernador que les permitiera cargar sal. Arroyo se negó y preparó las defensas. Los holandeses volvieron a replegarse. Un mes más tarde, en enero de 1623, arribó al mismo lugar otra flota de 41 navíos. Bombardearon el fuerte de Santiago durante dos días, pero no lograron rendirlo. Las naves holandesas volvieron a su país de vacío. No eran las únicas, pues otras 106 llegaron de América en idénticas condiciones. Estas aventuras de búsqueda de sal les habían costado dos millones de florines. En cuanto a Araya, no volvió a recibir más visitas holandesas, pese a que el fuerte de Santiago del Arroyo no se concluyó hasta 1648[25].

Los holandeses se dedicaron a localizar otras salinas en América. Hallaron algunas en Brasil, pero de una calidad inferior. Se centraron entonces en las de Tortuga (en la costa venezolana), San Martín y el río Unare (Venezuela). La explotación en Tortuga se inició a fines de los veinte y en 1630 alcanzó unos niveles apreciables, existiendo hasta un fuerte holandés. Un informe de Benito Arias Montano, enviado por el gobernador de Venezuela, don Francisco Núñez Meleán, para averiguar las actividades de los holandeses en dicha isla, señalaba que había más de mil montones de sal listos para embarcar en las urcas y que en sólo una semana se habían cargado 2.940 carretas, cada una de las cuales llevaba una fanegada de dicho producto. El gobernador mandó una expedición de castigo en 1631 que capturó dos urcas y destruyó las instalaciones, pero los holandeses las rehicieron al año siguiente. En 1632 se extraían semanalmente 12.000 fanegas de sal con las que se cargaban 30 ó 40 barcos. Los españoles siguieron haciendo nuevas operaciones hasta 1638, cuando el gobernador de Cumaná (el mismo Benito Arias Montano) destruyó el

[25] C. Ch. Goslinga, *op. cit.*, p. 116.

fuerte y las instalaciones, y anegó la salina[26]. En San Martín se halló sal de mina o sal gema, de excelente calidad. Los holandeses iniciaron su ocupación en julio de 1630, dejando allí cuatro piezas de artillería y 30 hombres para que levantaran un fuerte. Al año siguiente se vieron allí 80 cargueros. Según el gobernador de Puerto Rico acudían a dicha isla anualmente más de 400 naves. Los holandeses habían terminado el fuerte y llevaban el agua potable desde la cercana isla de San Cristóbal. En 1633 la Junta de guerra española tomó la decisión de expulsar a los intrusos. La misión se confió a la armada de la carrera de Indias que tenía que ir a Tierra Firme bajo el mando del marqués de Cadereyta. La flota arribó efectivamente a dicho lugar el 24 de junio de 1633 y se apoderó del mismo, dejando una guarnición de 250 hombres bajo las órdenes de don Cebrián de Lizarazu, a quien se nombró gobernador de dicho territorio. La guarnición dependía totalmente de los suministros que le llegaban desde Puerto Rico, la posesión española más cercana, pero les llegaban con cuentagotas. Un año después, Lizarazu se quejaba de que sus hombres se alimentaban con mariscos, caracoles y cazabe, faltándoles también agua potable cuando tardaba mucho en llover. Más grave era la noticia de que su artillería no servía para nada por falta de pólvora y de cureñas para los cañones. Un motín suscitado en 1635 por el sargento Quiroga contra el gobernador, un ataque holandés en 1644 y las continuas lamentaciones de los gobernadores de San Martín convencieron finalmente a la Junta de guerra de la conveniencia de ordenar el despoblamiento de la isla.

Otra salina explotada por los holandeses fue la de Unare, no muy lejos de Cumanagoto, donde también construyeron otro fuerte. Fueron atacados y expulsados del lugar por una fuerza dirigida por Benito Arias Montano el mismo 1633, pero volvieron al poco. En 1640 les volvió a expulsar de dicho lugar el gobernador de los cumanagotos, don Juan de Orpín. Éste encontró allí ocho urcas con unos 700 hombres y un gran fuerte de madera que le maravilló por su buena factura. Había sido fabricado en Holanda y transportado por piezas. Se armó en sólo siete días. Orpín dio muerte a más de cien holandeses, deshizo las instalaciones e inundó la salina con agua dulce. Mantuvo, sin embargo, el fuerte, que pensó podría servir para albergar una guarnición española.

Otras salinas que atrajeron la atención fueron las de Curaçao, Aruba y Bonaire. En la segunda de estas islas se venía extrayendo sal de mala calidad desde 1624. Algo mejor era la salina de Curaçao, lo que motivó que

[26] C. Felice Cardot, *op. cit.*, pp. 164-165.

el Heerem o Consejo de los XIX acordara su asalto en 1634. En la reunión del 6 de abril de dicho año

> aprueban la toma de la isla de Curaçao, a fin de tener un lugar adecuado para adquirir de allí sal, madera y otros productos [...][27].

La operación se confió a Joannes van Walbeeck y a Pierre Le Grand, a quienes se envió con los buques *Groot Hoorn, Cámara de Amsterdam* y *Cámara de Zelanda,* a los que luego se unieron otros en San Vicente. Los holandeses desembarcaron y tomaron Curaçao el 28 de julio de 1634, venciendo fácilmente la resistencia de la tropa española dirigida por el gobernador Lope López de Morla. Los españoles renunciaron a esta isla a partir de 1648. La Paz de Westfalia, firmada aquel año, reconoció además para Holanda la mitad de San Martín[28], con lo que pudieron gozar de su salina.

Los amigos holandeses

El ejemplo de Heyn despertó la codicia de muchos corsarios holandeses que se lanzaron a la aventura de perseguir las flotas de la plata. Todos ellos fracasaron y tuvieron que conformarse con pequeñas acciones piratas a las plazas españolas, en las que obtuvieron botines irrisorios, por lo común. También se hicieron algunas expediciones colonizadoras que establecieron las bases del poderío holandes en el Caribe.

Inaugura la etapa Cornelius Goll o Cornelis Corneliszoon Jol, alias *Pata de Palo,* quizá el más famoso de cuantos tuvieron este sobrenombre. Llevaba efectivamente una pata de palo, pues perdió su pierna izquierda durante un combate naval cuando contaba apenas 20 años, época en la cual ya era un aventajado aprendiz de pirata[29]. Al frente de una flota de

[27] *Ibid.,* p. 204.

[28] La guarnición española de San Martín pasó infinitas penalidades, ya que apenas recibía socorros: dos buques enviados desde Santo Domingo y Puerto Rico. En 1644 acabó aquel martirio, pues se presentó en la isla Peter Stuyvesant con una poderosa flota holandesa e intimó a los españoles a rendirse. Se hizo alguna resistencia y finalmente se evacuó. Los holandeses ocuparon sólo una parte de San Martín y los franceses se instalaron en la otra. El Tratado de Westfalia reconoció la soberanía holandesa en sus posesiones ultramarinas, que en el caso de San Martín se limitó a la mitad ocupada por los flamencos.

[29] F. Mota, *op. cit.,* p. 91.

27 urcas y galeones llegó a Cuba en 1629 dispuesto a repetir la hazaña de Heyn. No lo logró, ni tampoco tomar La Habana, como se había propuesto, limitando su actuación a algunas piraterías de poca monta. El mismo año Johann Adrián Hauspater (Adriano Juan Pater para los españoles) atacó Santo Tomé de la Guayana. Parece que tenía órdenes de instalarse en el lugar, pues traía una gran fuerza y comenzó a desembarcar ladrillos, cal, etc., para construir un fuerte. Los vecinos de Santo Tomé quemaron su población y huyeron a la selva, donde iniciaron una guerra de guerrillas, mientras los holandeses cavaban los cimientos del fuerte. Hauspater perdió 200 hombres en pocos días y se convenció de que el lugar no era el más apropiado para una colonia holandesa. Ordenó reembarcar y se dirigió a Santa Marta, puerto al que llegó el 26 de febrero de 1630 al frente de sus 3.000 hombres. Fiel a la costumbre, el gobernador Jerónimo de Quero mandó evacuar la ciudad y dispuso su defensa, que consistió en hacer tres trincheras, en las que colocó 50 hombres. En la fortaleza se aprestaron al combate don Cristóbal Matute, cuatro soldados y quince hombres sin armas, que ayudaban a manejar la artillería. Tampoco había demasiados cañones, ya que todo el potencial de fuego se limitaba a cuatro piezas de bronce y dos pequeñas de hierro colado que había que disparar con seis quintales de pólvora y algunas balas mal ajustadas [30].

Ante semejante defensa lo lógico era que Hauspater hubiera arrollado a los españoles en menos de una hora, pero no sucedió así. El corsario holandés se entretuvo en un duelo con la artillería del fuerte (los españoles dispararon sólo 11 balas en dos horas, pues tenían que ahorrar municiones) y luego desembarcó a su gente en una playa, tomando fácilmente la ciudad. El gobernador se asustó ante la magnitud de la fuerza enemiga y abandonó las trincheras, retirando sus escasas tropas al río Mamatoco, una legua distante de la ciudad. Quedaron así solos y enfrentados Hauspater con sus 3.000 hombres y los cinco soldados españoles del fuerte. Lo que ocurrió es difícil de explicar desde una perspectiva racional, ya que resultó que Hauspater pidió la rendición de los castellanos y éstos accedieron con la condición de que no se incendiase la ciudad [31]. Debe de ser el único caso de la historia en que cinco soldados enfrentados a tres mil les hayan impuesto condiciones. Matute salió del fuerte con sus armas y su bastón, y sus hombres desarmados, ante la estupefacción de los holan-

[30] C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 151.
[31] T. Miranda Vázquez, *op. cit.*, pp. 128-129.

deses, que pensaban que eran muchos más [32]. Los prisioneros fueron embarcados en las naves y luego puestos en libertad. Naturalmente, los holandeses saquearon lo que aún quedaba de valor en Santa Marta, que no debía de ser mucho. Quizá por esto se llevaron la artillería del fuerte y las campanas. El 5 de marzo abandonaron Santa Marta con dirección a Brasil. Allí sufrió Hauspater una gran derrota frente a la flota del almirante Oquendo el 12 de septiembre de 1631. Su navío fue incendiado y Hauspater se tiró al agua, asiéndose a un cabo del buque *Prins Willem,* pero finalmente le faltaron las fuerzas y se ahogó [33].

Cornelius Goll volvió al Caribe en 1631. Merodeó nuevamente por La Habana en abril y mayo, pero no pudo evitar que las flotas de la plata entraran en dicha ciudad. En 1633 se alió con un pirata habanero llamado Diego Reyes, alias *Lucifer* o *Diego Mulato* –era efectivamente mulato–, para atacar Campeche. El 11 de agosto alcanzó dicho puerto con 11 barcos y 2 balandras de los que desembarcaron 500 hombres. Pese a la defensa de los pobladores tomó la ciudad, exigiendo un tributo de quema de 40.000 pesos. Los vecinos contestaron que no podían pagarlo y Goll mandó prenderle fuego después de haber saqueado cuanto había de valor en ella [34].

Durante los años siguientes los holandeses se apoderaron de Curaçao, como vimos, de Aruba, atacaron Santo Tomé de la Guayana y San José de Oruña. El almirante Pata de Palo fracasó en su asalto a Santiago de Cuba el 15 de marzo de 1638 y regresó nuevamente a las costas cubanas en julio siguiente dispuesto a capturar la flota de la plata. Había salido de Holanda con 10 naves, a las que reforzó luego con otras seis en Pernambuco. Los informes de la Junta de guerra advirtieron al gobernador de Cuba que junto con Goll estaban otros piratas como Bellaco y Medio y Diego Mulato, a quienes la compañía holandesa había dado patentes [35]. El gobernador de Cuba advirtió su presencia y avisó a Veracruz y Portobelo para que no salieran las flotas. Evitó así que zarpara la armada de Nueva España, que transportaba casi dos millones de pesos de plata, pero no la flota de los galeones de Tierra Firme, que había partido ya bajo el mando de don Carlos de Ibarra. El 30 de agosto Ibarra avistó la flota de Goll fondeada en Pan de Cabañas. Tras un combate desafortunado, los holan-

[32] C. Felice Cardot, *op. cit.*, p. 152.
[33] C. R. Boxer, *Os Holandeses no Brasil, 1624-1654.* Brasiliana, vol. 312, pp. 66-67.
[34] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 17.
[35] I. Macías Domínguez, *op. cit.*, p. 375.

deses se retiraron para volver a atacar el 3 de septiembre con un resultado parecido. En cuanto a la armada de Nueva España refugiada en Veracruz, invernó allí hasta el año siguiente, momento en el que regresó a España con las otras sin el menor contratiempo. Un huracán destrozó en cambio la mayor parte de la flota holandesa.

Durante los años 1639 a 1641 hubo otros asaltos holandeses a las costas hondureñas (isla Guanaja, Puerto Caballos, bocas del río Ulúa y Omoa), Santo Tomé de la Guayana, Gibraltar (de Venezuela) y Maracaibo [36], todos ellos con escasa trascendencia. El sempiterno Goll volvió a atacar La Habana en 1640, perdiendo varias urcas en el empeño.

La Guerra de los Treinta Años contrajo el corso holandés. La única acción notable de la piratería holandesa en esta etapa fue la de Hendrik Brouwer en 1643, promovida por el príncipe de Orange con objeto de establecer una colonia en Valdivia. Brouwer zarpó de Texel con cinco naves y se dirigió a Recife, donde embarcó 350 soldados de la colonia holandesa. Luego prosiguió hacia el estrecho de Le Mayre y, a fines de abril de 1644, avistó la costa chilena. Antes de llegar a Valdivia falleció, sustituyéndole en el mando el comandante Herkmans. Los holandeses se instalaron en Valdivia y comenzaron a construir tres fuertes, pero la falta de provisiones produjo el descontento de los improvisados colonos –no se les había dicho que iban allí a poblar–, por lo que finalmente Herkmans ordenó demoler el fuerte y reembarcar [37]. Cuando llegaron las tropas españolas enviadas por el virrey, conde de Mancera, no había rastro de los holandeses.

La Guerra de los Treinta Años terminó con la Paz de Westfalia (1648) y los Tratados de Münster y Osnabrück. Por Münster, España

> no sólo reconoció la libertad de comercio y navegación de las compañías Oriental y Occidental en sus respectivas esferas de influencia, sino que aceptó oficialmente los derechos de posesión de los holandeses en el Brasil y en el Caribe, entre otras muchas cosas. Por el artículo V de dicho tratado el Caribe se convirtió en un *Mare Clausum*, pues fijó los territorios que ocuparían cada una de las partes, con prohibición de comerciar en los dominios contrarios [38].

[36] En 1624 el gobernador de Puerto Rico, don Juan de Bolaños, informaba al Consejo que cinco naves corsarias holandesas habían entrado en la laguna de Maracaibo y quemado Las Barbacoas, una de sus poblaciones. E. Vila Vilar, *op. cit.*, p. 153.

[37] P. T. Bradley, *op. cit.*, pp. 266-267.

[38] C. A. Arauz Monfante, «El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII», *Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela*, Caracas, 1984, t. I, p. 28.

Desde Westfalia los holandeses pasaron a ser aliados de los españoles y enfrentados a la competencia inglesa y francesa. En 1674 quebró la Compañía de las Indias Occidentales después de haber caído en manos de sus enemigos varias factorías de África. Westfalia fue para los españoles el fin de la pesadilla de los piratas y corsarios holandeses que habían estado hostigando América desde fines del siglo XVI. En el futuro, los holandeses se volcarían en el contrabando y el tráfico negrero, recurriendo sólo esporádicamente a operaciones de corso. Curaçao y San Eustaquio fueron convertidos en puertos libres, lo que hizo que en su rada hubiera pronto hasta 30 ó 40 navíos y más de 400 balandras dedicadas al tráfico con el Caribe[39].

Los bucaneros

La verdadera piratería americana, la auténticamente indiana, no apareció hasta fines del primer cuarto del siglo XVII, y fue la bucanera. Sus integrantes, los bucaneros, eran gentes sin rey procedentes de cualquier nación y establecidos en el Caribe, el corazón de la América española, donde se dedicaron a hostilizar buques y poblaciones generalmente españolas por la única razón de que eran las que tenían más a mano. No les amparaba ningún pabellón, ningún gobierno. No eran hugonotes, ni anglicanos, ni calvinistas, ni católicos, y podían serlo todo sin que nadie les dijera nada por ello. Eran malditos rebeldes que vivían en un mundo bárbaro al margen de la civilización y donde imperaba un código de conducta desconocido para las naciones.

Su presencia y proliferación estuvo íntimamente vinculada a la decadencia española, pues se radicaron en las islas y tierras peores del Caribe, aquellas que España no quiso o no pudo poblar pese a formar parte de la América nuclear. De no haberlo hecho ellos, habrían caído en manos de otras naciones, pues la época era propicia para las adquisiciones coloniales. Baste recordar que a los primeros establecimientos de colonos franceses e ingleses en Saint Kitts el año 1623, sucedieron los de Barbados, en 1624-25; Santa Cruz, en 1625 (por holandeses); las Nevis y Barbuda, en 1628; Antigua y Monserrate, en 1632, seguidos de los holandeses de San Eustaquio, Tobago y Curaçao entre 1632 y 1634, y de los franceses de Guadalupe, Martinica y otras islas de sotavento. Para

[39] C. A. Arauz Monfante, *op. cit.*, t. I, p. 43.

entonces resultaba ya evidente que España era sólo propietaria del suelo que pisaban sus colonos y que el resto de América era para quien la colonizara.

Los orígenes

Nadie sabe cómo nacieron los bucaneros, pero aparecieron por generación espontánea en la zona norte, y sobre todo noroccidental, de la isla Española durante el segundo cuarto del siglo XVII. Lo más probable es que fueran el resultado de un cocimiento caribeño, una especie de ajiaco, en el que entraron ingredientes tan exóticos como desertores de los navíos franceses e ingleses, delincuentes, aventureros, piratas y colonos frustrados y, en fin, todo cuanto sobraba en otros sitios donde había orden y gobierno. En cualquier caso eran de origen europeo y pertenecían a toda la gama social de los desafortunados y perdedores. Algunos de ellos, pocos, llegaron luego a ser personas notables, honorables terratenientes, médicos, poetas y hasta un futuro arzobispo de York llamado Lancelot Blackburne. Los bucaneros podían tener futuro, pero no pasado.

La verdadera madre del bucanerismo fue al parecer la isla de San Cristóbal, Saint-Christophe para los franceses y Saint Kitts para los ingleses. A ella arribaron unos ingleses mandados por Thomas Warner con ánimo de establecer una colonia. Los indios les atacaron y mataron gran parte de ellos. Apareció entonces Pierre Balain, señor de Esnambuc, que venía a reparar su nave después de haber tenido un desafortunado encuentro con un galeón español en Caimán. Balain, que llevaba 18 años de aventuras marítimas en su haber, aunque no demasiado venturosas, fue bien recibido por los ingleses, que le pidieron colaboración para acabar con los indios, a lo que se prestó encantado. La alianza anglofrancesa permitió una gran matanza de los naturales, tras la cual Esnambuc, que había reparado ya su embarcación, prosiguió viaje a Francia con ánimo de solicitar el establecimiento de una colonia en San Cristóbal. El cardenal Richelieu le apoyó, fundando una compañía para explotar dicha isla, y le dio 300 hombres mandados por Urbain de Roissey. Warner hizo lo mismo en Inglaterra, y en 1627 Esnambuc y Warren se encontraron nuevamente en San Cristóbal, mandando cada uno de ellos medio millar de hombres. Estuvieron a punto de combatir entre sí, pero al fin decidieron convivir en armonía y exterminar mejor a los indios que quedaban. Sólo dejaron algunas indias, y jóvenes. Esto es lo que Dutertre describió como

«una admirable obra de la Providencia» [40]. Franceses e ingleses convivieron hasta que, en 1629, arribó a San Cristóbal una flota de nueve barcos mandada por François de Rotondy, a quien el cardenal Richelieu enviaba para apoyar a Balain. Rotondy arrinconó a los ingleses en una parte de la isla, naciendo así una saludable división por nacionalidades. Luego hizo un fuerte en San Eustaquio y se dedicó a hacer piraterías, momento que los españoles aprovecharon. La flota del almirante Oquendo, que había atacado Nieves (rebautizada como Nevis por los ingleses), se presentó en San Cristóbal y expulsó a todos los extranjeros. Parte de ellos se trasladaron entonces a la costa dominicana, formando el núcleo básico de los bucaneros, mientras otros marcharon a la Barbuda e incluso la Tortuga. En cuanto a San Cristóbal, fue luego repoblada nuevamente por ingleses y franceses.

Bucanero, tal como indicamos en el capítulo primero, viene de la palabra arawak o karib *bucan*, que significaba «asar la carne», así como también el artefacto con el que realizaban dicho menester: una parrilla de maderas verdes. Los bucaneros asaban con el artilugio señalado carne de ganado cimarrón, muy abundante en la parte deshabitada de Santo Domingo: toros, vacas, jabalíes y caballos. Cazaban dicho ganado, lo descuartizaban y luego cortaban la carne en tiras largas y finas que asaban lentamente. El fuego lo alimentaban con leña, huesos y pedazos de cuero, por lo que la carne adquiría un sabor muy peculiar [41]. Los bucaneros fueron así cazadores de reses o puercos cimarrones y preparadores o cocineros de su carne, que vendían luego a las tripulaciones de los barcos piratas y corsarios que frecuentaban aquellos parajes. La fórmula de asado fue pronto un éxito completo entre las gentes del mar, que hablaron excelencias de la *viande boucanné* y de las artes culinarias de los *boucaniers* o *bouccaneers,* como se decía en francés e inglés.

La vida de un bucanero

De lo anteriormente expuesto puede inferirse que la forma de vida de los bucaneros era bastante exótica. Habitaban en chozas y la mayor parte del tiempo dormían en cobertizos de paja o a la intemperie, ya que pasa-

[40] J. B. Dutertre, *Histoire Générale des Antilles habitées par les François,* París, 1667-71, t. I, p. 28.

[41] C. H. Haring, *op. cit.,* p. 71.

ban largas temporadas cazando en el monte. En cualquier caso no había pueblos bucaneros, ya que difícilmente podían convivir más de tres o cuatro de ellos. Lo usual era que el bucanero viviera solo, rodeado de sus perros (hasta dos docenas, a veces), sus útiles y sus apestosas carnes. Vestía pantalones de tela burda y una o dos camisolas anchas y largas. A veces, también, una vieja casaca. Se hacía su propio calzado, unas botas toscas de piel de cerdo o de vaca atadas con cuerdas. Ceñía su cintura con una faja de cuero en la que llevaba tres o cuatro cuchillos grandes, así como una bolsa para pólvora y plomo. Frecuentemente portaba también en la cintura una malla que le servía de mosquitero. Se tocaba con una gorra de visera para la lluvia. Sus armas eran escopetas, sables y cuchillos. La escopeta era la principal. Era de gran calibre y tenía ajustado un cañón largo a una culata especial. Solía medir cuatro pies y medio, y disparaba balas de una onza de peso. Se cargaban con una pólvora especial llamada *de bucanero*, que se fabricaba en Cherburgo y se transportaba en calabazas [42]. Comía lo que cazaba, pero su manjar predilecto era el tuétano de los huesos. Esta inclinación culinaria se la contagiaron luego a los filibusteros, pues durante el ataque de Morgan a Puerto Príncipe surgieron disputas entre ingleses y franceses porque, como escribió Exquemeling:

> como un inglés matase a un francés por una nonada, y el tal francés se empeñase en desollar una vaca, vino otro inglés, y le quitó los huesos de tuétano, que sacó de ella (de los cuales hacen grande caso estas gentes) y se llamaron en duelo los dos [43].

Exquemeling afirma que los bucaneros se dividían en dos categorías: los cazadores de toros y vacas, y los cazadores de jabalíes. También cogían caballos cimarrones para utilizar sus pieles y comer su carne, «que endurecen al humo». Sus cacerías en el monte duraban como mínimo seis meses, a veces hasta dos años. Al cabo de ellos volvían cargados de pieles y carne seca que vendían a los plantadores o a los comerciantes de algún poblado cercano o de la isla de la Tortuga. Eran dos artículos de gran demanda, ya que las pieles tenían entonces infinidad de usos (arreos para las bestias, armaduras, calzado, envases y elementos de marinería) y las carnes secas eran dieta usual de las tripulaciones. Con el dinero obtenido compraban los útiles necesarios: armas, pólvora, telas, etc. Una parte del

[42] F. Mota, *op. cit.*, p. 99.
[43] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 117.

mismo se invertía invariablemente en sus grandes placeres, es decir, el alcohol, el tabaco, el juego y las mujeres. Luego iban algunos días a su choza para arreglar sus armas y enseres, y regresaban al monte.

Los focos antillanos

Los bucaneros llegaron a constituir un peligro para las zonas fronterizas españolas de Santo Domingo, desde las cuales se les hizo una guerra sistemática. La mayor parte de ellos decidió entonces abandonar la isla y pasarse a otra muy cercana, la Tortuga, donde fundaron poblados y se reunieron en comunidades. La Tortuga tiene unos 40 kilómetros de largo por unos 10 de ancho y recibe tal nombre porque su forma recuerda efectivamente el caparazón de tal animal. Su parte septentrional era inaccesible y estaba deshabitada. Se pobló su zona meridional, donde había un solo puerto por el que podían pasar buques de gran calado. Era, por tanto, una buena guarida. El problema era que carecía de ganado –se cultivaba algo de patatas, yuca y habas–, lo que obligaba a los bucaneros a procurárselo en la cercana Santo Domingo, adonde acudían periódicamente con sus canoas. En 1630 los españoles hicieron una operación de limpieza en la Tortuga desalojando fácilmente a los bucaneros. Se extendieron entonces por otras islas antillanas, como Antigua, Monserrate y San Bartolomé. Mota afirma que hubo colonias bucaneras en la isla de Pinos y en las bahías cubanas de Cochinos y Jagua, entre otros sitios. Algunos fueron a parar a Guadalupe, Martinica y otras islas de Barlovento, donde los franceses habían fomentado la colonización desde 1635. Sabido es que el cardenal Richelieu había fundado para ello algo tan pomposo como la *Association des Seigneurs des Îles de l'Amerique*. El mayor contingente siguió concentrado en la Tortuga, de donde los españoles se fueron después de realizar su ataque. En 1631 un centenar y medio de habitantes de la Tortuga pidió a la compañía inglesa de la isla de Santa Catalina, rebautizada por los ingleses como Providencia, que les tomara bajo su protección. Se les envió un barco con 6 piezas de artillería. En Santa Catalina o Providencia existía una colonia de calvinistas ingleses que tuvo vínculos con los bucaneros de la Tortuga hasta 1641, cuando los españoles atacaron y tomaron dicha isla, a la que volvieron a llamar Santa Catalina.

Los españoles siguieron asaltando la Tortuga. En 1634 hicieron otra limpieza, pero con el mismo resultado. En 1639 Levasseur, poblador de San Cristóbal y compañero de Esnambuc, partió de esta isla con un barco

de 200 toneladas, 12 piezas de artillería, 300 hombres, 40 mujeres y 20 negros para afianzar la presencia francesa en la Tortuga. Levasseur era hugonote y había militado a las órdenes del nuevo gobernador francés de San Cristóbal, Felipe de Lonvilliers de Pouncy, enviado por Richelieu para organizar la colonización francesa en las Antillas menores. Pouncy era católico y, según Dutertre, envió por esto a Levasseur a la Tortuga, para quitárselo de encima[44]. Sea como fuere, Levasseur va a llegar a la Tortuga para darle nuevos bríos.

Los bucaneros se hacen piratas

Aunque el bucanero era el cazador de ganado salvaje, pronto se vio tentado a piratear, entrando a formar parte de los aventureros del mar. El creador del nuevo género parece que fue Pedro *el Grande*. Pierre *le Grand* era un extraño bucanero que no había roto totalmente con su pasado, pues añoraba su pueblo natal de Dieppe. En una fecha imprecisa –algunos la sitúan en 1602– andaba merodeando por cabo Tiburón (occidente de la isla Española) con una gran barca y 28 compañeros, cuando avistó un galeón despistado de la flota española. Era media noche y *le Grand* se aproximó en silencio. Viendo que no había nadie de vigilancia abordó el galeón con sus hombres, provistos únicamente de sus pistolas y sables, y llegó sin dificultad hasta la mismísima cámara de popa, donde encontró al capitán español enfrascado en una partida de cartas con sus marineros. El perplejo capitán no pudo hacer más que rendirse, pues tenía la saludable costumbre de jugar desarmado. Los bucaneros se apoderaron del barco, desembarcaron a sus tripulantes y huyeron rumbo a Dieppe, donde hicieron una entrada triunfal. Pedro *el Grande* sacó un buen dinero por la venta de la mercancía y del barco, que repartió con sus hombres. Luego se estableció en su pueblo como un hombre honrado. Su figura es uno de los pocos símbolos de regeneración de un bucanero. Jamás volvió a América[45].

El ejemplo de Pedro *el Grande* cundió pronto, y otros muchos bucaneros se dedicaron a piratear, abandonando su vida pacífica de cazadores. En menos de dos años surgieron más de veinte navíos bucaneros, lo que obligó a los españoles a armar dos naves de guerra para combatirles. A

[44] J. y F. Gall, *op. cit.*, pp. 73-74.
[45] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, pp. 44-46.

partir de 1620 los bucaneros-piratas comenzaron a organizarse como filibusteros en la isla de la Tortuga. Durante esta época de transición del bucanerismo al filibusterismo, estos aventureros solían simultanear el asalto a algún buque con la caza y preparado de las carnes. Naturalmente hubo numerosos bucaneros que prefirieron seguir apegados a sus viejas tradiciones de caza, considerando que los ladrones del mar no eran verdaderos *boucaniers*.

Los filibusteros

El filibustero nació de la fusión de los bucaneros de la Tortuga con los piratas, y formaron la ralea más temible de malditos del mar en el siglo XVII. En el capítulo primero vimos las diversas acepciones de esta palabra en francés, inglés y holandés. Los españoles les llamaban *pechelingues* porque hablan una jerga medio inglesa llamada *pidgin english*. Ciertamente tenían un idioma peculiar salpicado de palabras inglesas, francesas, españolas y holandesas. En cualquier caso, los filibusteros nacieron de los bucaneros cuando éstos abrazaron abiertamente la piratería. Los españoles contribuyeron a ello al exterminar el ganado cimarrón que había en Santo Domingo, como ha señalado Mota:

> Cuando los españoles de Santo Domingo, para acabar con los bucaneros, deciden destruir bosques y ganadería en la parte occidental de la isla, se estaban empezando a dar los primeros pasos hacia el filibusterismo [46].

Huelga decir que el oficio de pirata era mucho más lucrativo que el de cazador y preparador de carne. Su agrupación gremial, que acabó con los independientes bucaneros, fue la Cofradía de los Hermanos de la Costa, que nadie sabe cuándo nació. Posiblemente después de 1620, cuando los bucaneros fueron expulsados de la Tortuga por los españoles. En 1640 los filibusteros, ya eran tales, volvieron a dicha isla, donde permanecieron ya hasta 1653, año en que el gobernador dominicano Juan Francisco de Montemayor volvió a echarles de ella. Se dispersaron por algún tiempo pero pronto regresaron, dado el enorme atractivo que tenía. La Tortuga era la Meca del filibustero.

[46] F. Mota, *op. cit.*, p. 104.

La temible Hermandad de la Costa

La Cofradía de los Hermanos de la Costa fue una asociación de filibusteros, pero su finalidad no era organizar la piratería, sino garantizar a sus asociados el libre ejercicio independiente de tal profesión. Se gobernó por medio de una especie de consejo de ancianos, integrado por los más viejos filibusteros, cuya misión era conservar la pureza del espíritu libertario y decidir la admisión de nuevos hermanos[47]. Más tarde se eligió un jefe que fue llamado gobernador, a quien se le dio el título de uso entonces, pero sin que realmente tuviera nunca los poderes de un verdadero gobernador colonial. Incluso se nombró un almirante, que se rodeaba de una especie de estado mayor. Las grandes decisiones se tomaban, sin embargo, mediante junta de capitanes, y algunas veces se convocaba esta en la isla Vaca, que distaba por igual de la Tortuga y Jamaica.

La cofradía era una asociación masculina (las mujeres tenían prohibida la entrada en la Tortuga) que no imponía obligaciones a sus miembros. No había prestaciones para la comunidad, ni impuestos, ni presupuesto, ni código penal, ni persecuciones a quienes abandonaban la hermandad. Tampoco se reconocían nacionalidades, idiomas, ni religiones. Muchos filibusteros franceses eran católicos, pero a su modo. Asistían a los servicios religiosos y celebraban la Navidad, pero hasta ahí llegaba todo. Blasfemaban contra todos los santos y no tenían el menor recato en saquear las iglesias españolas. El padre Labat nos comenta algunos casos increíbles, como el de un filibustero que mandó decir una misa en la Martinica para cumplir el voto que había hecho al capturar dos naves inglesas, acompañando los momentos solemnes de la celebración con salvas de artillería, o el famoso del capitán Daniel, presenciado por él. Este capitán apresó a un sacerdote en un asalto a una población de la isla Dominica. Lo llevó a su barco y le ordenó celebrar la misa, que fue igualmente acompañada de descargas de artillería en los momentos culminantes. Al llegar la consagración, Daniel observó contrariado que uno de sus hombres tenía una actitud indecorosa, y le reprendió por ello. El filibustero contestó mal y su capitán le dio un tiro, jurando que haría lo mismo con todo aquel que no guardase el respeto debido al acto. Labat, que estaba junto al capitán, quedó aterrado, pero Daniel le tranquilizó diciéndole: «No se alarme, padre mío, es un bribón que falta a su deber y lo castigo para enseñarle mejor». Al terminar la misa se arro-

[47] J. y F. Gall, *op. cit.*, p. 89.

jó al mar el cadáver y se hicieron varios regalos al sacerdote que había oficiado la misa[48].

Norma fundamental de la cofradía era la ausencia de propiedad individual de lo que podríamos llamar «bienes de producción»: la tierra y los barcos. Jamás se hicieron lotes ni parcelación alguna en la isla de la Tortuga. Tampoco existió la propiedad de los barcos en su etapa inicial. Si un hermano capturaba un barco, lo entregaba a la cofradía para que lo usara quien lo necesitara. Los cofrades cogían uno de estos barcos comunales, elegían un capitan y cometían la acción propuesta, devolviendo luego el barco a la asociación. Salvando estos bienes productivos, cada uno era propietario de sus pertenencias y, sobre todo, de su parte del botín. Cuando se perdieron estas costumbres comunitarias, la cofradía comenzó a decaer. Sucumbió en 1689.

Todos los miembros de la cofradía eran iguales. Los aprendices estaban al cuidado de un hermano hasta que pasaba sus pruebas, llamadas *matalotaje*, que consistía en servir a un filibustero como criado por dos años. Durante ese tiempo ganaba la mitad del botín de un filibustero. Cuando había cumplido dicho período, se le proponía al consejo como hermano. Si durante el aprendizaje moría el maestro, el aprendiz pasaba a otro filibustero.

Los pintorescos pechelingues y sus capitanes

Emergidos del mestizaje entre los bucaneros y los piratas, estos pechelingues resultaron pintorescos en extremo. Ninguno de ellos tenía nombre ni apellido, sólo apodo. Eran simplemente *Rompepiedras, Barbanegra, el Exterminador, el Manco, Sable Desnudo, Pata de Palo,* etc. Nada, en fin, que recordase su vida pasada, con la que habían roto por completo. Su extracción no era tampoco demasiado diferente de la de los bucaneros. Una muestra de ello nos la ofrece Juárez Moreno en los que asaltaron Veracruz en 1683: Pedro Bot, de Bretaña, había salido de Francia en un navío real del que desertó para dedicarse a las pesquerías; Juan Tomás, portugués, marino desde los 10 años, tenía en su haber 20 años de asaltos en el Caribe; Esteban Barrie salió de La Rochela y fue vendido como esclavo al gobernador de Pitiguao o Saint-Domingue, habiendo hecho corso y luego venta de productos a los piratas; Jacques Porro había sido

[48] Recogido por C. H. Haring, *op. cit.*, p. 79.

vendido al gobernador de la Tortuga, donde luego compró tierras y se dedicó a la caza; Lorenzo Rojo, mulato del puerto de Cartagena, fue capturado por los ingleses y entregado como esclavo al gobernador de Saint-Domingue; Pedro Naranjo, francés, conocido por su sadismo en los templos; Elías Vies, natural de Darne (Francia), fue seis años esclavo del tonelero Juan Francisco; Juan de Bubia, francés vendido como esclavo en Tortuga, embarcado luego en la flota de D'Estées y finalmente plantador de azúcar en Martinica; Nicolás de Tremóvida, de Normandía, a quien los ingleses robaron sus tierras y fue protegido por los españoles en la laguna de Términos, volviendo luego a Pitiguao; Manuel de Celaya, madrileño, paje y vendedor en Cartagena de Indias, donde fue capturado por los ingleses y llevado a Pitiguao; Juan Caraballo, natural de Madeira, capturado en la isla de San Miguel y vendido en Pitiguao a Juan Gelin, de quien se escapó para ser filibustero; Jacques Granmont, parisino, vendido como esclavo en Pitiguao, que acababa de abrazar la piratería; Francisco de León, sevillano, capturado en el Samaná por *Lorencillo*, quien le llevó a Saint-Domingue; Jacinto de Triana, criado de Martín Sarmiento en Veracruz, donde había estado casado con la mulata Juana Sarmiento (vino a esta expedición para matar a su antigua mujer), etc. [49]. Sorprende el gran número de filibusteros españoles, cosa comúnmente silenciada. La mayoría eran antiguos criados. Juárez Moreno señala que en el asalto a Veracruz había unos 50 de tales criados al servicio de *Lorencillo* y «fueron los que más hicieron sufrir y los que más se ensañaron con sus antiguos amos».

Cada filibustero vestía como podía. Es decir, con lo que había robado. Lo usual era llevar una camisa de tela burda y un pantalón, botas de cuero de cerdo y gorra o pañolón. A esto añadían siempre el toque personal de algo hurtado: un jubón de seda, una buena casaca bordada, un sombrero especial, etc. También se colocaban joyas procedentes de los botines, collares de perlas, brazaletes de oro, etc. Naturalmente, tales joyas eran principalmente de carácter femenino, pero los filibusteros eran *unisex* en este aspecto. La imagen del filibustero con pendientes es totalmente veraz. Sus armas respondían a la misma variedad, pues tenían el mismo origen. Eran principalmente mosquetes, cuchillos y sables. Algunos filibusteros obtuvieron instrumentos musicales en los abordajes y aprendieron a tocarlos de oído, interpretando aires marciales en los asaltos.

[49] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, pp. 147-148.

Sus capitanes no eran menos exóticos. A principios del filibusterismo, cuando todavía pesaba la herencia bucanera (antes de los grandes jefes como Mansfield, Morgan y Granmont), el cargo de capitán era electivo, como dijimos. Se escogía para el mismo a un filibustero de valor y experiencia. Dicho capitán no era más ni menos que cualquier otro miembro de la tripulación. Su misión era llevar el barco hasta el objetivo fijado por el consejo. Como su mando era provisional, podía ser depuesto fácilmente por los mismos que lo habían nombrado. El capitán Low, por ejemplo, cometió una grave falta de fraternidad al matar a su segundo contramaestre. Entonces, como señala Lapouge, «su tripulación, indignada, lo abandonó en una chalupa sin remos» [50]. El capitán comía la misma ración de puerco o de tortuga salada que todos sus marineros y carecía de toda intimidad. Un marinero de un mercante apresado se escandalizó al ver que uno de estos capitanes se hacía su propia cama. Sólo se le obedecía ciegamente cuando llegaba el momento del combate. También era el responsable de los prisioneros, pero no podía disponer de su suerte. En realidad, para los bucaneros y primeros filibusteros el capitán fue siempre uno entre pares. Los filibusteros despreciaban además el autoritarismo de los capitanes de los buques mercantes o de guerra. Cuando un marinero de una tripulación capturada informaba a los filibusteros de que su capitán había actuado tiránicamente, éste era azotado implacablemente en la cubierta ante sus antiguos subordinados.

Estos capitanes electivos fueron apropiados para la técnica del «merodeo», que era la que emplearon principalmente los bucaneros, pero con el transcurso del tiempo se impuso la figura del capitán fijo que organizaba la empresa de asalto, ponía el barco y reclutaba a la tripulación [51]. También entonces fue adquiriendo importancia el oficio de contramaestre, que era el responsable de la tripulación. Debía mantener la disciplina a bordo sirviéndose incluso del látigo. El contramaestre era el primero en el abordaje y disponía el reparto del botín y su almacenaje. Tambien era el árbitro obligado de todos los duelos.

La autoridad del capitán se robusteció más con la aparición de los grandes filibusteros en la segunda mitad del siglo XVII, llegando a existir capitanes y tripulaciones fijas. A partir de 1640 los gobernadores franceses de la Tortuga otorgaron patentes a algunos capitanes, lo que aumentó la autoridad de éstos. Desde 1657 hizo lo mismo el gobernador de Jamai-

[50] G. Lapouge, *Los Piratas,* Barcelona, edit. Estela, 1969, p. 44.
[51] F. y J. Gall, *op. cit.,* pp. 148-149.

ca. A cambio de las patentes debían entregar a dichos gobernadores el 10 por cien de sus beneficios, transformándose así en una especie de filibusteros-corsarios, aparte de recaudadores de fondos para la Corona. La verdad es que los gobernadores hacían la vista gorda cuando no les daban el 10 por cien estipulado, pues era muy difícil controlar a los filibusteros.

La empresa filibustera

La empresa filibustera era comunitaria y capitalista a la vez. Lo último se manifestaba en el reparto del botín, donde cada uno recibía una parte en consonancia con lo que había puesto. Se iniciaba mediante un consejo en el que se decidía la forma de abastecer a la expedición con carne de res, de puerco o de tortuga. Frecuentemente el procedimiento más simple era robársela a los españoles, pero a veces había que comprarla a los bucaneros o hacer partidas de caza de ganado cimarrón. Estas provisiones se llevaban a bordo y se distribuían luego en forma igualitaria y con prodigalidad.

Una vez resuelto el problema de la intendencia, se efectuaba otro consejo en el cual se fijaba el objetivo y se señalaban los gastos y el reparto del botín. Estos gastos solían ser los sueldos del carpintero y del cirujano (de 100 a 150 pesos para el primero y de 200 a 250 para el segundo, ya que tenía que pagar de su bolsillo los medicamentos) y la indemnización para los mutilados: 600 pesos por el brazo derecho, 500 por el izquierdo, 500 por la pierna derecha, 400 por la pierna izquierda y 100 por un ojo. Algunas veces se elevaba el precio de las mutilaciones para dar mayor incentivo. Fue, por ejemplo, lo que hizo Morgan en su expedición a Panamá de 1670. En cuanto al botín, se señalaba por lo común que se harían partes iguales, distribuyéndose media para los aprendices, una para cada marinero, dos para el capitán y otras dos para el contramaestre. Si el capitán ponía el barco, recibía otras cinco o seis partes adicionales[52].

Se realizaba entonces la *Charte Partie* o ley de a bordo, que se juraba solemnemente en el puente de cada barco ante un vaso de ron y una biblia. Si no había biblia, servía un crucifijo o un hacha de abordaje. En realidad lo único imprescindible era el vaso de ron[53]. El capitán de cada nave leía a su tripulación la carta, que era una especie de acta de la reu-

[52] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 151.
[53] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 165.

nión, donde se indicaba el lugar y fecha en que se había efectuado, el nombre de cada barco, objetivos de la empresa y fraternidad que unía a los presentes, amén de la necesidad de obedecer a los jefes y la forma en que iba a repartirse el botín. Los filibusteros juraban colocando una mano en el vaso de ron y otro en la biblia (o crucifijo), firmando el documento con su nombre o con una cruz. A este juramento se añadían a veces otros más. Así, el de luchar hasta la última gota de sangre, tal como lo exigió Morgan cuando iba a atacar Maracaibo[54], o el de no ocultar ninguna parte del botín. Este último se hacía frecuentemente en falso, habida cuenta de los procedimientos empleados por los capitanes filibusteros para comprobar personalmente que sus hombres no habían escamoteado monedas y alhajas.

Tras la operación pirata se procuraba incrementar el botín por todos los medios posibles. A lo reunido mediante el pillaje se sumaba el rescate por la vida de los vecinos o tripulantes del barco asaltado, así como un tributo por no incendiar las ciudades. Exquemeling llama a esto último el *tributo de quema*. Los esclavos capturados eran considerados parte del botín y se les vendía posteriormente, aunque a veces hubo extraños casos de solidaridad libertaria con ellos. Morgan, por ejemplo, torturó a un esclavo para que confesara el lugar donde los vecinos de Maracaibo habían escondido sus tesoros. Luego, al marcharse, los vecinos le ofrecieron una buena suma por dicho esclavo, pero Morgan no quiso entregarlo por temor a que lo quemasen vivo. Curiosamente, la tasa de los repartos se hacía sobre la base del valor de un esclavo, que eran 100 pesos.

El tratamiento de los prisioneros era muy variable. Antes de 1650, en el período libertario, los prisioneros españoles era ejecutados inexorablemente. Más tarde, dependió de la voluntad de los jefes expedicionarios. *El Olonés* y Michel *le Basque* no hicieron prisioneros jamás, pues tenían la costumbre de matarlos a todos. Otros, en cambio, aceptaban rescatarlos, convertidos en criados o invitados a entrar en la hermandad. Si se trataba de prisioneros de un buque que se había enfrentado con los filibusteros, eran asesinados.

Leyes y castigos

Los filibusteros fijaban sus leyes de a bordo en las *Charte Partie*, como hemos dicho. Por lo regular consideraban delitos graves la ocultación de

[54] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, pp. 143-144.

parte del botín, el robo a los compañeros, hacer trampas en el juego, desertar en un momento importante, matar a un hermano y no tener las armas listas en el momento del abordaje. Menos grave era fumar cuando estaba prohibido, pelear con un compañero y forzar a una mujer honesta. Los delitos eran castigados por el contramaestre o por el capitán. Cada vez fue más frecuente que el último asumiera la autoridad judicial en el barco. Algunas veces, no obstante, se llevaba a los delincuentes prisioneros a la Tortuga o Jamaica y se les entregaba a la justicia. Así lo hizo Morgan cuando un filibustero inglés mató por la espalda a otro francés. Usualmente el homicida era echado al mar atado a su víctima. Otras veces se le desembarcaba en un islote rocoso para que se ahogara cuando subiera la marea. Si el delito no era tan grave, se le desembarcaba en territorio español provisto de una botella de agua, algo de pólvora y un arma pequeña con municiones para que se las apañara como pudiera. Esto se llamaba *maroon*, corrupción pechelingue de la palabra «cimarrón». Otros castigos menores eran la privación de la parte del botín, el paso por la quilla, obligar a subir al palo mayor con mal tiempo y los latigazos. Esto último no era frecuente, pues recordaba la disciplina de los buques de guerra. Jamás se usaba el látigo de siete colas y difícilmente se castigaba a nadie a más de diez latigazos. En cuanto a las pequeñas diferencias entre los marinos, se resolvían mediante el duelo a sable o tiros, y comúnmente hasta la primera sangre.

No había leyes, en cambio, para los españoles capturados, que comúnmente fueron torturados con objeto de que dijeran los lugares donde escondían los tesoros, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVII. Exquemeling detalló prolijamente las crueldades de *el Olonés* y Morgan con sus prisioneros, y relata auténticas salvajadas. Algunos historiadores lo atribuyen a su enemistad con Morgan, pero es difícil admitir que el cirujano holandés tuviera tanta imaginación como para inventar los detalles que da.

Barcos, banderas y entretenimientos

Las primeras embarcaciones filibusteras fueron barcas o bajeles de un solo mástil con velas triangulares. Estaban construidas con madera de cedro y eran muy rápidas. Llevaban pocos cañones, de seis a doce por lo regular, pues se confiaba más en la descarga de los arcabuces durante el abordaje que en las andanadas de la artillería. Posteriormente estos barcos

fueron sustituidos por los que se capturaban al enemigo, como dijimos. Los filibusteros ni construían ni compraban barcos. Huelga decir que eran barcos, principalmente, mercantes, pues las oportunidades de capturar buques de guerra eran escasas. Su flota resultó así un muestrario de todos los bajeles que se hacían en Europa y América, y adaptados además al gusto de cada capitán. Lo primero que hacían al capturar un barco era tirar por la borda todo lo que se consideraba accesorio, como muebles y decoraciones. Cuando se veían perseguidos terminaban de tirar el resto para aligerarlas, como hizo *Lorencillo* cuando huía en la fragata *Nuestra Señora de la Regla,* de la armada de Barlovento. Echó al mar hasta los entrepuentes y las canoas[55]. Esto, sumado a la habilidad de los avezados marinos, permitía que sus naves viraran mucho mejor que las españolas, y permitía además aumentar la dotación de los mismos.

La labor de carenar los barcos constituía una pesadilla para los filibusteros. Anualmente había que realizar dos carenajes pequeños y uno grande. Los primeros se hacían llevando la nave a unas aguas bajas de cualquier isla y basculando su peso para dejar al descubierto la mayor parte de una cara de la quilla. Se la limpiaba cuidadosamente, y luego se procedía a hacer lo mismo con la otra. Para realizar el gran carenaje había que llevar la embarcación a una playa con árboles, desalojarla de peso y ponerla en seco sobre una cama de durmientes. Esto suponía quedar en un absoluto estado de indefensión, durante el cual cualquier buque, guardacostas o de guerra, podía capturar fácilmente a los filibusteros. De aquí el cuidado con que se elegían las playas (costas cubanas o jamaicanas)[56], y de aquí también que resultara más práctico apoderarse de un buque enemigo y transvasar al mismo la tripulación y artillería, en vez de carenar el navío propio.

Las enseñas filibusteras tenían la misión de aterrorizar a los atacados para que se rindieran más fácilmente. De aquí que fueran bastante singulares, a fin de hacer notar quién era el temible atacante. Era muy frecuente llevar pintada en ella la calavera con las dos tibias cruzadas. A partir de 1680 los filibusteros franceses empezaron a utilizar unas banderas rojas en cuyo centro aparecía un jabalí o una calavera para indicar al buque atacado que tenía un plazo prudencial para rendirse. El jabalí simbolizaba el tiempo. Pabellón rojo, sin ningún diseño, significaba que no había cuartel[57]. El color negro se venía utilizando desde el siglo XVI y se alternaba

[55] J. Juárez Moreno, *op. cit.,* p. 372.
[56] F. y J. Gall, *op. cit.,* p. 152.
[57] J. Juárez Moreno, *op. cit.,* pp. 147-148.

usualmente con el rojo. Fue muy empleado por los filibusteros que sucedieron a los Hermanos de la Costa. A veces, los filibusteros eran más imaginativos, y enarbolaban pabellones en los que llevaban pintados un esqueleto con una espada y un vaso de ron, un diablo, un hombre desnudo empuñando un hacha de abordaje o un sable junto a un jabalí, etc. Se iba llegando a una especie de escudo de armas.

Las madrigueras filibusteras cambiaron mucho a lo largo de los años. El lugar de recalada era preferentemente la Tortuga o la costa dominicana, y luego, desde mediados del siglo, Jamaica; pero usaron otras muchas para acechar el paso de los mercantes o las flotas de la plata en las costas del golfo de Honduras, la costa de los Mosquitos, las islas de San Andrés y Providencia, los arrecifes cubanos, etc. Cuando veían pasar alguna flota mercante, se pegaban a su retaguardia como verdaderos perros de caza, esperando el despiste de algún buque o algún contratiempo que le obligara a retrasarse, momento en el que caían sobre él. Tomás Gage anota que la flota de los galeones en que viajó desde Portobelo a Cartagena fue seguida por cuatro buques filibusteros que robaron dos mercantes una noche, y luego otro, al salir de La Habana.

Tras el golpe afortunado se recalaba en la Tortuga que era como la casa propia. Allí encontraban protección, provisiones, armas y buena compañía. La isla tenía infinidad de burdeles, tabernas y garitos. La llegada de unos filibusteros con un buen botín daba origen a un verdadero carnaval. Lapouge lo describe así:

> Los piratas se disfrazan con los paños preciosos que han descubierto en los cofres. En un instante se forma un carnaval suntuoso y goyesco: mugrientos e hirsutos, tuertos o cojos, he aquí a los réprobos revestidos de oropeles de oro y de plata, el cuello adornado de pedrerías, el cuerpo velado con las muselinas y las sederías de los príncipes. En ese estado iban a ver a las damas, y de allí a las casas de juego, donde en muy poco tiempo se veían reducidos a nada. Bebían hasta morir, comían hasta reventar, utilizaban a las muchachas por docenas. Sabemos que el corsario, si es casto a bordo, se desencadena en tierra[58]

El baile era una de las pasiones filibusteras. Mujeres blancas no hubo hasta después de 1664, cuando las importó el gobernador D'Ogeron, pero siempre abundaron las negras, esclavas o libres. Los antros de

[58] G. Lapouge, *op. cit.*, p. 177.

Tortuga, y luego de Jamaica, capitalizaron todos los botines conseguidos por los filibusteros, que se gastaban allí rápidamente. Tanto, que era a veces inexplicable, lo que originó las famosas leyendas de tesoros escondidos, ya que parecía imposible que en una semana se dilapidaran tales fortunas.

Los entretenimientos eran bastante primarios. Los ejercicios de fuerza o de puntería tenían un lugar preferente. El pulso era uno de los más frecuentes, pero para darle mayor atractivo al asunto colocaban un hierro candente para que se quemara el perdedor. Más apasionante era el de los disparos al azar, precedente de la ruleta rusa. Varios filibusteros se encerraban en un cuarto oscuro en cuyo centro se colocaba otro con dos pistolas. A una señal convenida comenzaba a disparar sin ton ni son, mientras sus compañeros trataban de esquivar los disparos. También se divertían obligando a los prisioneros a jugarse la cabeza a los dados, lo que en definitiva era una variante de lo anterior, pero en cabeza ajena. Otro jueguecito era encerrarse en una cabaña donde quemaban alquitrán sobre unas brasas y aguantar la asfixia todo lo posible. El que más resistía era naturalmente el vencedor. Edward Teach o *Barbanegra*, un pirata en realidad, más que un filibustero, mejoró el sistema. «Hagamos un infierno por nosotros mismos y veamos quién puede resistir por más tiempo», dijo a sus compañeros. Luego

> bajó a la cala con algunos camaradas, cerró todas las escotillas y la tilla y prendió fuego a varias vasijas de azufre y de otras materias combustibles. Siguió haciendo esto, aun a riesgo de verlos a todos asfixiados, hasta que la compañía gritó pidiendo aire; entonces abrió las escotillas y se glorió de haber sido el más valiente [59].

Un entretenimiento incruento era parodiar los juicios de guerra que se hacían en las armadas reales. Quienes representaban a las personas del rey, de los jueces o de los burgueses salían siempre apaleados.

Despertar filibustero y conquista española de la Tortuga

Los comienzos del filibusterismo no fueron demasiado graves para España, comparado con el corso holandés. Los franceses iniciaban su política expansiva, e Inglaterra se hallaba comprometida en una guerra civil

[59] *Ibid.*, p. 177.

entre Carlos I y los parlamentarios (1642 a 1646) que atraía toda su atención. España aprovechó la ocasión para reorganizar mejor su defensa. En 1640 creó la armada de Barlovento, que empezó a operar en 1643, convirtiéndose luego en un refuerzo del sistema de flotas. En 1641 la flota de los galeones atacó las islas de Santa Catalina (Providencia) y San Andrés, desalojando a los colonos ingleses allí asentados.

En la Tortuga gobernaba Levasseur desde 1640, despues de haber expulsado a los ingleses y haber logrado que los Hermanos de la Costa le eligieran como jefe. Pretendió, además, que la hermandad reconociera luego la autoridad de Francia, pero no lo logró. Levasseur terminó finalmente por hacerse un auténtico filibustero, defendiendo la independencia de la isla.

La única acción filibustera notable de esta etapa se realizó en 1643. William Jackson salió de Inglaterra con tres buques y se dirigió a Saint Kitts y Barbados, donde recogió hombres y naves hasta completar una docena de embarcaciones y un millar de tripulantes. Con ellos atacó sin éxito Margarita, La Guaira y Puerto Cabello, pero posteriormente puso rumbo a Maracaibo, logrando tomar y saquear la plaza. Al año siguiente fondeó en Jamaica, apoderándose de Santiago de la Vega, por la que pidió a sus vecinos un tributo de quema de 200 bueyes, 10.000 libras de casabe y 7.000 piezas de a ocho. Jackson volvió al Caribe en 1644, cuando asaltó Campeche. Apoyado en Providencia y con una fuerza de 1.500 hombres y 13 navíos intentó inútilmente apoderarse de dicha ciudad. Fue obligado a retirarse a Champoton, donde hizo algunos saqueos y puso luego proas hacia Cuba, siendo batido por una gran tormenta[60].

En 1643 fracasó un ataque español a la Tortuga, que Levasseur había fortificado ya convenientemente. Pouncy, el gobernador de San Cristóbal, envió al caballero De Fontenay para apoderarse de la Tortuga. Consiguió desembarcar en la isla, promover un partido contra Lavasseur y, finalmente, lograr que dos hugonotes le asesinaran en 1652, tras lo cual Fontenay fue nombrado gobernador. Igual que su antecesor, mantuvo la independencia territorial de la guarida filibustera.

El gobernador interino de Santo Domingo, don Francisco de Montemayor, decidió acabar con el filibusterismo de la Tortuga. El 4 de diciembre de 1653 alistó una flotilla de cinco barcos y 200 soldados, reforzada por 500 voluntarios, y la mandó contra la famosa isla. La armada perdió algunas embarcaciones en Puerto Plata que se sustituyeron con barcos

[60] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 177.

piratas apresados. El 9 de febrero de 1654 arribó a su objetivo. Mandaba las tropas españolas el capitán Gabriel de Rojas y Figueroa, que realizó una buena operación militar. Los filibusteros, dirigidos por su gobernador Fontenay, prepararon bien la defensa, contando con 600 hombres, numerosas piezas de artillería y un buen fuerte, conocido con el nombre de El Palomar. Rojas se apoderó de dos montes que dominaban el fuerte y transportó hasta ellos algunas piezas de artillería, bombardeándolo. Fontenay se rindió el 18 de febrero, cayendo en manos españolas unas 500 personas, entre ellos 330 filibusteros. Rojas ofreció a los prisioneros tres naves para que regresaran a Francia. Luego fortificó la isla, dejó una guarnición de 100 hombres en ella y regresó a la Española. Los filibusteros traicionaron, naturalmente, la palabra que habían dado de volver a Francia. Pasaron a las pequeñas Antillas, reclutaron más gente y volvieron a la Tortuga el 24 de agosto, siendo rechazados por los españoles. Se retiraron entonces hacia Monte Christi, donde hallaron otra flotilla española que iba a reforzar la Tortuga. Una de las naves filibusteras cayó en manos del enemigo. Se trataba de una embarcación holandesa a bordo de la cual se cogieron 50 prisioneros, la mitad de ellos, filibusteros de la Tortuga. Los españoles les ahorcaron en los mástiles de su propio navío, dejando en libertad a los demás tripulantes[61].

Con esta victoria española en la Tortuga terminó un período de la piratería en el Caribe. Tal como señalo Gall:

> La fecha de 1654 es crucial porque, más que la destrucción de su guarida [filibustera], señala un nuevo giro de su historia, el fin de una era. Hasta entonces han vivido [los filibusteros] una época de pureza que podríamos designar como «período de cristal». El espíritu anárquico ha imperado y las tentativas de Francia para aprovecharse de las empresas de la «Cofradía» han fracasado[62].

Desde nuestro punto faltaba, sin embargo, el remate de dicho período, que se produjo al año siguiente con la conquista de Jamaica.

[61] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, pp. 214-218.
[62] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 99.

Jamaica inglesa

Tras la guerra contra Holanda (1652-54), Oliwer Cromwell necesitaba otro conflicto externo capaz de catalizar la acción de los puritanos y se lo sirvió en bandeja, o mejor en libro, Thomas Gage, un dominico que había vivido en las colonias españolas convertido luego al protestantismo. Gage publicó en 1648 su famosa obra *The English American*[63], en la cual señaló la debilidad de las ciudades españolas en América. Cromwell le pidió un informe detallado de las colonias del Caribe y finalmente encargó al poeta John Milton la justificación moral de la agresión que preparaba. El gran poeta inglés cumplió el mandato el 26 de octubre de 1655 escribiendo el manifiesto titulado *Scriptum domini protectoris contra Hispanos,* donde se tocaban todos los tópicos de las crueldades españolas contra las autoridades civiles y religiosas inglesas, y la injustificada pretensión de poseer toda América. Cromwell los repitió en el Parlamento para lanzar la operación *Western Design.*

La armada se envió antes de hacerse la declaración de guerra, tal como era la costumbre inglesa. Estaba formada por 34 buques de guerra y ocho auxiliares. La mandaba el almirante William Penn. Robert Venables dirigía la tropa de desembarco. El plan era dirigirse a Cuba, Puerto Rico o la Española, establecer allí un punto de apoyo y atacar luego Cartagena.

Penn tocó en las islas Barbados, Antigua, Nevis y Saint Kitts, donde hizo un buen acopio de barcos y filibusteros. Completó así 57 naves y 13.000 hombres con los que salió para Santo Domingo. El 13 de abril de 1655 se presentó ante dicha ciudad, que se puso en estado de alerta con sus 300 soldados y sus vecinos armados. La flota no intentó entrar en el puerto. Siguió a Nizao y desembarcó a las tropas, que empezaron el asalto a la ciudad el 17 de dicho mes. El 26 de abril tuvieron una espantosa matanza y el 31 decidieron retirarse, desistiendo del propósito[64].

Penn puso rumbo a Jamaica. Esta isla estaba más desguarnecida. Su capital, Santiago de la Vega, capituló el 17 de mayo de 1655[65]. Jamaica

[63] *The Englis American his travail by sea and Land or A New survey of the West Indie's containing* [...], Londres, R. Cotes, 1648. Sobre este personaje y su obra existe un buen trabajo en español de Dionisia Tejera, *Thomas Gage, su personalidad y su obra,* Madrid, CSIC, 1982.

[64] F. Moya afirma que los ingleses perdieron 600 hombres y tuvieron cerca de mil heridos. F. Moya, *op. cit.,* p. 85.

[65] J. Varela Marcos, «Las guerras y su reflejo en América: el área atlántica», en *América en el siglo XVII. Los problemas generales,* Madrid, Rialp, p. 46.

se convirtió pronto en una próspera colonia inglesa gracias a la tenacidad de Cromwell, que envió numerosos colonos. En 1658 contaba ya con una población de 4.500 blancos y 1.500 esclavos.

Tras conquistar Jamaica, Penn salió hacia Cuba con ánimo de capturar la flota de los galeones. Al llegar al cabo de San Antonio supo que dicha flota había partido hacía tres días. Esperó entonces la flota de Nueva España durante varias semanas, pero inútilmente, pues dicho año no salió de Veracruz. Finalmente puso rumbo a Inglaterra.

Ocho buques de la armada de Penn, dirigidos por el almirante Goodson, partieron de Jamaica para hostilizar a las ciudades españolas. Arribaron a Santa Marta, donde tomaron la ciudad y demolieron los fuertes, persiguiendo luego a los vecinos hasta 12 millas tierra adentro. Goodson incendió la ciudad, embarcó cuanto pudo robar, y volvió a Jamaica. El botín sumó unas 400 libras, con las cuales, según Sedgwick, comisionado civil para Jamaica, «no se compensaba la pólvora y proyectiles gastados en aquel servicio». Goodson repitió su hazaña pirata en Riohacha, una población aún más pobre que Santa Marta, donde no pudo recabar ni el tributo de quema. El citado comisionado Sedgwick añadió en su informe a Thurloe:

> Esta suerte de merodeo para ejercer la piratería contra el comercio de las Antillas y saquear y quemar ciudades, aunque practicada por largo tiempo en estas partes, no es, sin embargo, honorífica para una real marina, ni creo tampoco que fuese la obra que se tuvo en mientes, aunque acaso deba ser tolerada por ahora [66].

Y si Cromwell quería cumplir su plan de interceptar los tesoros españoles, debía atacar Cartagena o La Habana, no plazas secundarias. Con esta acción pirata de la armada real inglesa acabó verdadera y realmente nuestro período.

[66] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 97.

Capítulo V

EL FILIBUSTERISMO (1656-1671)

Las guaridas de Tortuga y Jamaica

El filibusterismo actuó principalmente desde las dos claves de la Tortuga y Jamaica. El gobernador de Santo Domingo, conde de Peñalba, temió que los ingleses trataran de apoderarse de la isla Española después de su victoria sobre Jamaica. Por ello, en agosto de 1655 ordenó que regresase la guarnición que se había dejado en la Tortuga, para reforzar Santo Domingo. Antes de abandonar la Tortuga se enterraron los 70 cañones que la defendían[1]. A los seis meses de irse los españoles aparecieron de nuevo los filibusteros, que habían permanecido diez años en el destierro. Primero fueron los franceses, que eligirían dos gobernadores, Du Rausset y el *señor* de la Place. Luego, los ingleses, con Elías Watt y su familia, enviado por el gobernador de Jamaica. Watt se autonombró gobernador de la isla. Empezó su nueva fortificación, ayudado por 150 jamaicanos, y puso los cimientos de Port Royal.

La Tortuga y Jamaica crecieron prodigiosamente como consecuencia de la migración. Las guerras de religión habían arruinado a muchos franceses, que buscaron vida en estos lugares. En Inglaterra ocurrió lo mismo con las guerras entre la Corona y el Parlamento. A esto se unió la desmovilización producida al terminar la Guerra de los Treinta Años. Campesinos arruinados, soldados sin oficio y maleantes acudieron en aluvión al Caribe. Por lo regular, la Corona inglesa mandaba a Jamaica a los delincuentes que no estaban condenados a muerte, pero Haring señala que en 1664 dio licencia también para remitir a éstos, indultados para ello[2].

[1] C. Sáiz Cidoncha, *op. cit.*, pp. 329-330.

[2] «Todos los reos de delito capital sentenciados en los circuitos y en Old Bailey, a quienes se les indultó posteriormente para transportar a las colonias.» C. H. Haring, *op. cit.*, p. 129.

La actividad filibustera auspiciada por estas dos islas durante el período 1656-71 que vamos a estudiar, fue realmente extraordinaria y la resume el historiador antes citado con estas palabras:

> No más que de 1655 a 1671 los corsarios habían saquedado dieciocho ciudades, cuatro poblaciones y más de treinta y cinco aldeas: una vez Cumaná, dos Cumanagoto, dos Maracaibo y Gibraltar, cinco Río de la Hacha, tres Santa Marta, ocho Tolú, una Portobelo, dos Chagres, una Panamá, dos Santa Catalina, tres Campeche, una Santiago de Cuba, e innumerables ocasiones otras poblaciones y aldeas de Cuba y la Española, treinta leguas adentro, espantosa leyenda de latrocinio y violencia [...][3].

Tampoco fue despreciable el costo de todo esto. Desde 1668 a 1671 Jamaica perdió en estas operaciones filibusteras y corsarias 2.600 hombres, número extraordinario en la colonia recién creada.

Filibusterismo de corte francés

Elías Watts lanzó pronto a los habitantes franceses e ingleses de la Tortuga hacia su vocación filibustera. En 1659 planeó el ataque a la ciudad dominicana de Santiago de los Caballeros, que puso en manos del holandés Mansvelt con filibusteros principalmente franceses. Resultó un éxito completo, como veremos más adelante, y Mansvelt regresó con un buen botín de unas 300 coronas.

La Tortuga se encontraba entonces bajo la tutela de tres autoridades; la francesa, la inglesa y la de los Hermanos de la Costa. La anómala situación se evidenció con la designación del nuevo gobernador Jerome Deschamps. Fue nombrado por Luis XIV, pero como Deschamps no las tenía todas consigo, viajó a Inglaterra para lograr que su monarca le reconociera también gobernador de la misma isla. Luego fue a la Tortuga y consiguió que la Cofradía de los Hermanos de la Costa le aceptara para el mismo cargo en 1659. El gobernador de Jamaica, Doyley, intentó que la Tortuga quedase bajo la tutela jamaicana, y Deschamps, entonces, harto de problemas y con la salud quebrantada, volvió a Francia, y en 1664

[3] *Ibid.*, pp. 257-258.

vendió sus derechos por 15.000 libras francesas a la Compañía francesa de las Indias Occidentales, que nombró entonces gobernador a Bertrand D'Ogeron[4].

D'Ogeron era un antiguo Hermano de la Cofradía de la Costa y, en realidad, su propuesta de gobernador se la debía al mismísimo Colbert, quien había leído un escrito suyo sobre las posibilidades francesas de apoderarse de dicha isla. D'Ogeron se presentó en la Tortuga con su título de gobernador, que no valía más que los que habían tenido Levasseur y De Fontenay, es decir, absolutamente nada, pero logró que los Hermanos de la Costa le *eligieran* para el cargo. Quizá fueron las dotes habilidosas de D'Ogeron o la decadencia del espíritu libertario, pero lo cierto es que logró lo que ninguno de sus antecesores: poner la isla bajo la tutela de Francia y funcionar como su gobernador oficial[5].

D'Ogeron fue el mejor gobernador de la Tortuga. Comenzó su actuación concentrando en su isla a los filibusteros que había en la costa de la isla Española (para lo cual recabó la ayuda de Colbert). Posteriormente solicitó la ayuda de Francia para repoblar la costa noroeste dominicana con *engagés* o siervos por seis años, esclavos blancos en realidad; 2.000 en dos años. Uno de ellos fue el famoso Alexander Olivier Oexmelin, holandés que partió para Indias en 1666 y estuvo al servicio de muchos amos. D'Ogeron estimuló entonces el cultivo de cacao, maíz, tabaco, cochinilla y café, empezando a construir la capital de Port-de-Paix. Para que los filibusteros pudieran vender fácilmente sus botines organizó un gran mercado en el que se ofrecían dichos productos a posibles compradores. Es más, adquirió dos buques para comerciar con la metrópoli. De esta forma fue consiguiendo aburguesar a los anárquicos aventureros del mar. Su jugada más hábil, sin embargo, fue romper el estado de soltería impenitente de los Hermanos de la Costa mediante la importación de francesas. Contrató a un centenar de mujeres fáciles y las llevó a la Tortuga, donde se las revendió a los Hermanos. Cada uno de ellos debía pagar los gastos del transporte de su dama. D'Ogeron señaló que los filibusteros no tenían por qué casarse, cosa que habría acabado con el plan, pero sí cumplir determinadas reglas elementales. La primera era, naturalmente, pagar el precio del viaje de la mujer que quería tener por compañera, una especie de *compra*. La segunda era tratar a la mujer como tal compañera y no como una esclava. Si una mujer era maltratada por su pareja, acudía al

[4] *Ibid.*, pp. 118-121.
[5] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 180.

gobernador, que liquidaba la unión. La tercera y última norma fue que si el compañero de una mujer moría en acción o no regresaba unos meses después de haber partido, dicha mujer quedaba en libertad de buscarse otra pareja. Fue una legislación *matrimonial* sencilla y cómoda que a todos les pareció bien. Muy pronto llegó a la Tortuga la primera remesa de mujeres francesas, que encontraron fácilmente compañía[6]. No tardaron en aparecer en la isla cuerdas con ropa lavada, filibusteros rasurados y con los trajes remendados y un enjambre de chiquillos que cambió por completo el panorama de la terrible guarida filibustera. Al cabo de unos años la Tortuga no era ni sombra de lo que fue. Hasta había filibusteros que trabajaban para sacar adelante a sus familias. Durante estos años también fue incrementándose la colonización en la costa occidental de Santo Domingo ante la preocupación de las autoridades españolas, que trataron de obstaculizarla por todos los medios posibles, incluso exterminando el ganado cimarrón.

El filibusterismo de corte francés fue menos espectacular que el inglés, pero no menos importante. Buena parte de sus personajes se han perdido en el anonimato, ya que daban pequeños golpes y actuaban por cuenta propia, sin patente del gobernador. Esto les ahorraba tener que pagarle parte del botín. Uno de los más conocidos fue Pierre François, natural de Dunquerque, que intentó apoderarse de las perlas de Rancherías, cerca de Riohacha. En este lugar faenaba una flotilla de una docena de embarcaciones que extraía las perlas bajo la vigilancia de un par de buques de guerra españoles. François se presentó en el lugar con una barca grande y 27 filibusteros. Cuando vio venir la flotilla española de Cartagena se dirigió directamente hacia ella. Los españoles tomaron su

[6] Gall describe de esta manera la llegada de la primera partida de mujeres: «Ha llegado hasta nosotros una relación sobre la llegada de esas mujeres a la isla de la Tortuga, según la cual la acogida que les hicieron los filibusteros fue muy distinta de la que pudiera imaginarse. Los hombres formaban un semicírculo en la playa; muchos se habían rasurado. Las mujeres fueron siendo desembarcadas de diez en diez. Cuando la canoa encallaba en la arena, ellas saltaban al agua con las faldas recogidas hasta la mitad del muslo, y allí esperaban al resto de sus compañeras. Todo el mundo permaneció en silencio hasta que la última mujer puso pie en tierra. Las mujeres no osaban mirar a los hombres a la cara y éstos parecían indiferentes. De repente, uno de los "hermanos" se destacó de los otros y apoyado en su fusil empezó un largo discurso, ceremonioso, severo y grandilocuente. Habló de "buen comportamiento", de "honestidad", de "fidelidad" e incluso de "redención". Y acabó diciendo a las mujeres que puesto que habían escogido esta línea de conducta, deberían seguir a toda costa y corregir sus "malos instintos". La "venta" se desenvolvió dentro de la mayor calma». J. y F. Gall, *op. cit.*, pp. 109-110.

nave por una pacífica embarcación de pesca, pero cuando François estuvo junto al menor de los buques de escolta, lo abordó. Se apoderó de la nave y de un botín de más de 100.000 piezas de a ocho[7]. Su aventura tuvo un final poco feliz, pues fue perseguido por la otra nave de guerra, y en la huida se le rompió el palo mayor. François y sus compañeros fueron capturados y enviados dos años a trabajos forzados en Cartagena. Cumplidos éstos, François volvió a sus piraterías. Mejor suerte tuvo Jean-David, apodado *el Holandés*, que desembarcó en Nicaragua, atravesó el país y se apoderó de la ciudad de Granada, donde logró un botín de 4.000 escudos. Un caso extraño fue el de Alejandro *Brazo de Hierro*, que debía su apodo a la fuerza de su puño, pues construyó una nave apropiada para los abordajes llamada la *Fénix*. En su primera salida cayó un rayo encima de la santabárbara, destruyéndola. *Brazo de Hierro* y 40 de sus hombres alcanzaron una playa donde vivieron como náufragos hasta que divisaron un barco español que venía a hacer aguada. Los filibusteros se escondieron y mataron a los marineros que venían en las barcas. Luego se pusieron sus ropas y se dirigieron al buque. Los marinos que estaban a bordo les confundieron con sus compañeros y les permitieron subir al navío, donde hicieron una enorme carnicería. Tras ella se apoderaron del buque y de su carga[8].

D'Ogeron proseguía, en tanto, su gobierno en la Tortuga y en la costa dominicana. En 1663 realizó su expedición a Campeche, que veremos más adelante. En 1667 Luis XIV suprimió la Compañía de las Indias Occidentales, que se había autoadjudicado la colonia de la costa noroeste de Santo Domingo, y el realengo asumió directamente su gobierno. La colonia pasó a llamarse desde entonces Saint-Domingue. Poco después, De Pouancey, sobrino de D'Ogeron, fue nombrado gobernador de dicho lugar, escindiéndose la «unidad» política anterior. Los filibusteros de Saint-Domingue pasaron así a ser súbditos de Su Cristianísima Majestad sin la menor protesta. El viejo espíritu libertario empezaba a declinar.

Filibusterismo de corte inglés

El filibusterismo inglés fue patrocinado desde Jamaica y atravesó dos etapas: una ofensiva, que duró desde 1656 a 1664, y otra de superviven-

[7] Ph. Gosse, *op. cit.*, p. 24.
[8] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, pp. 181-182.

cia, que transcurrió a lo largo del sexenio 1665-1671, durante la cual los ingleses lucharon contra los holandeses, franceses y españoles.

La etapa ofensiva

Jamaica se definió durante su primera década de control inglés como un verdadero nido filibustero. Igual que en la colonia francesa, se hizo una política colonizadora, pero sus gobernadores comprendieron que con ella no lograrían superar la situación anterior, cuando la isla estaba en manos españolas. La única posibilidad de que se volviera próspera era transformarla en un banco para las presas filibusteras, protegiendo a todo aquel que deseara organizar una operación pirata en los dominios españoles. El mismo año de 1655 en que se conquistó Jamaica se inició tal política con las acciones de Goodson en Santa Marta y Riohacha, citadas en el capítulo anterior. El primero de estos corsarios parece que hizo una nueva incursión a Santa Marta que le reportó escaso botín.

En 1657 fue nombrado gobernador de Jamaica Edward Doyley, antiguo teniente coronel del regimiento de Venables, que se dedicó a otorgar patentes de corso a todo el que se la pedía con la única condición de que prometiese dar luego al rey su parte correspondiente del botín. Hizo más: patrocinar directamente algunas de tales empresas. En 1658 mandó una flotilla para interceptar la flota de los galeones. No lo logró, pero sus corsarios asolaron Tolú y Santa Marta. En 1659 envió tres fragatas con 300 hombres bajo el mando de Christopher Myngs que destruyeron Cumaná y asaltaron Puerto Cabello y Coro. En esta última ciudad hallaron 22 arcas con el tesoro real que contenían 400 libras de plata. Los filibusteros regresaron a Port Royal con un botín valorado entre 200.000 y 300.000 pesos, bastante cuantioso en proporción al número de hombres que habían intervenido en la operación. Myngs había abierto las arcas y repartido el dinero con sus compañeros, por lo que el gobernador de Jamaica le acusó de haberse quedado con 12.000 piezas de a ocho «sin proveer para nada los derechos del estado» [9]. Fue enviado a la justicia de Londres, donde el asunto se complicó más, ya que Myngs denunció que el gobernador de Jamaica recibía más dinero del que le correspondía. La Corona inglesa decidió relevar a Doyley por lord Windsor.

Lord Windsor debía ser intérprete en Jamaica de la nueva política de paz de la Corona británica. El 10 de septiembre de 1660 se había estable-

[9] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 102.

cido el cese de hostilidades con España. Tan pronto como llegó a su gobierno, reunió el Consejo de la Isla y les comunicó el cambio internacional operado. El consejo replicó que una cosa eran los problemas de Europa y otros los de América, y que, desde luego, Jamaica subsistiría únicamente si se seguía propiciando el corso. El tal corso era piratería en el más estricto sentido de la palabra, ya que iba dirigido contra dominios y propiedades de un país amigo, pero esto formaba ya parte de la tradición inglesa. Lord Windsor comprendió que sus consejeros tenían razón y procedió a enviar una expedicion corsaria (fue con tal patente) a Santiago de Cuba. Se la confió a Myngs, que zarpó de Port Royal el 21 de septiembre de 1662 a bordo de la fragata *Centurion* y acompañado de 11 navíos en los que iban embarcados 1.300 hombres. Las dos terceras partes de ellos eran Hermanos de la Costa. Tomaron Santiago el 15 de octubre. Myngs mandó varias expediciones al interior para encontrar tesoros, y destruyó los fuertes. El gobernador de Cuba, don Juan de Salamanca envió tropas desde La Habana, temiendo otra conquista antillana sin declaración de guerra (de hecho no había guerra entre España e Inglaterra), pero los filibusteros se retiraron de Santiago antes de su llegada. Naturalmente, Myngs y sus hombres volaron la catedral y el hospital. El jefe inglés impidió, sin embargo, que los filibusteros quemaran las casas, como era su pretensión. Estaban de vuelta en Jamaica el 22 de octubre. Esta vez Myngs entregó escrupulosamente a su gobernador todo el botín, para que no hubiera dudas de su «honradez». Ante su estupefacción, Windsor le cobró el décimo del rey y otro decimoquinto para el duque de York, hermano del rey y almirante de la flota, dejando el resto para los filibusteros. No hay que decir que éstos quedaron profundamente descontentos, pues si ya sobrellevaban mal lo de pagar el décimo a su rey, peor les pareció ahora tener que regalarle otra suma para su hermano [10]. Amenazaron con abandonar Jamaica en masa, y el gobernador se esforzó por retenerles haciéndoles ver las grandes oportunidades que tendrían en el futuro.

Lord Windsor repitió su experiencia en 1662. Nuevamente envió a Myngs al frente de otra flota corsaria compuesta de 12 buques y unos 1.600 hombres. Los ingleses se dirigieron a Campeche, tomaron la ciudad y unos navíos anclados en su puerto, destruyeron los fuertes y quemaron una parte de la ciudad. El botín ascendió a unos 150.000 pesos. Myngs volvió a entregar intacto su botín para que se hicieran los descuentos reales y marchó luego a Inglaterra. Allí Carlos II le nombró caba-

[10] M. Jármy de Chapa, *op. cit.*, p. 193.

llero para seguir la tradición de premiar a los piratas importantes que hostilizaban a una nación amiga. Tres de los capitanes de Myngs, Morgan, Jackmann y Morris, que se habían quedado en América, aprovecharon la oportunidad para saquear Trujillo (Honduras) y Granada. En esta última ciudad lograron un gran botín así como 300 prisioneros, casi todos ellos sacerdotes y monjas.

Con aquellos arreglillos piráticos, Jamaica iba saliendo adelante. Lord Windsor justificaba todas las operaciones de corso como un plan estratégico para asegurar la estabilidad de Jamaica frente a plazas fuertes españolas, pero la Corona española las calificaba de manera muy distinta, quejándose al monarca inglés. El rey británico comprendió que a su gobernador jamaicano se le había ido la mano en los ataques y le escribió comunicándole: «el Rey manifiesta su desagrado por todas las empresas semejantes y manda que no se prosigan en lo futuro» [11]. El desagrado real tuvo una consecuencia inmediata, aunque momentánea, que fue negarle apoyo a Mansvelt para su proyecto de volver a atacar Campeche. El filibustero lo consiguió entonces en la Tortuga y, junto con su discípulo Morgan, saqueó dicha ciudad en febrero de 1663 [12]. Poco después, el capitán Barnard saqueó Santo Tomás, regresando a Jamaica en triunfo al año siguiente (1664). Otro pirata llamado Copper entró en Jamaica con dos naves españolas apresadas, una de las cuales era un buque azoguero, recibiendo por ello toda clase de felicitaciones.

A lord Windsor le sucedió Lyttleton, que actuó de la misma manera que su predecesor. Su argumento para sostener la piratería no era ya el del plan estratético para la supervivencia de Jamaica, sino el de que si no atraía a los filibusteros, éstos entrarían al servicio de otro país, atacando a los mismos ingleses [13]. La verdad es que no andaba muy descaminado. A Lyttleton le sustituyó en 1664 el nuevo gobernador, sir Thomas Modyford, rico propietario de plantaciones en la Barbada, que llegó también con inútiles instrucciones de Londres de evitar el corso contra los españoles. El nuevo gobernador hizo lo mismo que sus antecesores. Mandó leer a golpe de tambor la proclama real que prohibía atacar las posesiones españolas, y luego tranquilizó a los filibusteros diciéndoles que no se preocuparan, pues podrían realizar libremente sus acciones. En realidad estaba convencido de que era la única forma de impedir que se fueran a la

[11] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 113.
[12] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 21.
[13] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 115.

Tortuga, lo que supondría entregar al enemigo una fuerza de 2.000 hombres y 14 ó 15 buques dedicados a dicha actividad.

Modyford no fue promotor de empresas de piratería, pero dejó hacer a los piratas. En esta época brillaron algunos filibusteros como Bartholomeu Portugués y Rock, *el Brasileño*. No dieron golpes espectaculares, pero demostraron mil trapisonderías y, sobre todo, estar dotados de más vidas que los gatos. El primero era más un bucanero que un filibustero. Apareció por primera vez en la costa cubana de Manzanillo en 1662 y se apoderó de una embarcación de escaso tonelaje que armó con cuatro cañones. Con ella recorrió el sur de la isla. El 7 de julio de 1663 zarpó de Jamaica con 30 hombres y capturó en cabo Corrientes un mercante español que llevaba 75.000 escudos y 100.000 libras de cacao. Cambió sus hombres y cañones a la embarcación aprehendida y puso rumbo a Campeche, adonde llegó a fines de 1663. Por temor a las defensas de la plaza desembarcó su gente en la campiña próxima, pero fue atacado y capturado por una fuerza española dirigida por don Antonio Maldonado. Fue juzgado y sentenciado a muerte, pero logró escapar. Tras caminar 40 leguas por las playas, se unió a unos piratas que encontró haciendo aguada. Regresó a Campeche con ellos y se aproximó a un mercante español haciendo la señal que utilizaban los contrabandistas. Cuando los españoles esperaban ver llegar los fardos de mercancía ilegal fueron acuchillados. Portugués se apoderó del barco y puso proas a Jamaica. Naufragó en los Jardines de la Reina (Cuba) tras una tormenta y arribó a la madriguera filibustera derrotado, desnudo y herido. Parece que luego preparó otra expedición que resultó otro fracaso. En cuanto a Rock, *el Brasileño,* era holandés y natural de Groningue. Había vivido en la colonia flamenca de Brasil, donde su padre fue funcionario. Tras la expulsión de los holandeses de Brasil, pasó a Jamaica donde hizo una carrera meteórica. Fue elegido capitán del barco filibustero en que prestaba sus servicios cuando sus hermanos se hartaron del capitán que tenían y lo echaron por la borda. Rock obtuvo un gran triunfo al apoderarse de una nave que iba de México a España con una buena carga de plata. Volvió a Jamaica, aderezó su embarcación y puso rumbo a Campeche. Naufragó al llegar a su costa, pero logró alcanzar la playa con gran parte de los suyos. Capturó luego una nave española y volvió a Campeche dispuesto a cambiarla por otra mejor. Allí fue hecho prisionero y enviado a España. Se le puso en libertad. Empecinado en su vida filibustera, regresó a Jamaica y entró en sociedad con otro pirata llamado Tribulot que poseía una nave. Juntos decidieron atacar Mérida. Fueron rechazados con

grandes pérdidas, y Rock consiguió escapar con vida, perdiéndose luego su rastro [14].

La etapa de supervivencia

Desde 1665 a 1671 Jamaica auspició ya una piratería indiscriminada contra los españoles, holandeses y franceses. En el primero de dichos años Inglaterra declaró la guerra a Holanda y la isla se vio enfrentada a sus colonias en América. El gobernador, Thomas Modyford, no contaba con ayuda real para la guerra intercolonial, y echó mano de los filibusteros, a los que dio patentes de corso. Organizó una flota de 10 navíos y 500 hombres «prisioneros reformados», y los puso a las órdenes del teniente coronel Edward Morgan para que cumpliese un ambicioso objetivo: atacar la flota holandesa que traficaba en Saint Kitts, y apoderarse de las colonias de San Eustaquio, Saba y Curaçao. Naturalmente, Modyford pensó que el botín sufragaría el costo de la expedición, pues señaló:

> si no hay presa, no hay paga, y no impondrá al Rey ningún gasto considerable, salvo alguna pólvora y morteros [15].

Edward Morgan no conocía bien a los filibusteros, que se le amotinaron nada más salir de Jamaica exigiendo la promesa de que se les entregaría el botín, cosa a la que tuvo que acceder. Aun así desertaron algunos desconfiados. Edward Morgan arribó a San Eustaquio el 23 de julio y entabló combate con los holandeses. Murió en la acción. Le sustituyó en el mando el coronel Carey, quien tomó la fortaleza y propuso luego seguir hacia Saba, San Martín y Tórtola en conformidad con las instrucciones recibidas; pero los bucaneros le dijeron que no se moverían de allí mientras no se les repartiera el botín que habían conseguido (900 esclavos, armas, algún ganado y una carga de algodón). Una vez realizado el reparto, sus hombres le siguieron hasta Saba, que pudo tomar sin dificultad. Allí Carey se convenció de que era imposible seguir mandando su indisciplinada tropa, y regresó a Jamaica.

En 1665 Modyford requirió los servicios del experimentado Edward Mansfield, almirante de los Hermanos de la Costa, para que dirigiera una gran expedición hacia Cuba y Centroamérica, de la que resultó la con-

[14] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, pp. 189-199.
[15] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 131.

quista de Santa Catalina, como veremos más adelante. A su regreso, Mansvelt ofreció Santa Catalina al gobernador jamaicano, pero éste lo rechazó, ya que difícilmente podía sostener Jamaica.

En enero de 1666 Francia declaró la guerra a Inglaterra. Modyford se encontró así frente a los aliados franceses y holandeses, y comprendió que sus fuerzas eran insufientes para combatir a tantos enemigos. Su única solución era atraerse a su bando a los filibusteros de la Tortuga y Santo Domingo, cosa que empezó a negociar. Los filibusteros le explicaron que ellos se movían exclusivamente por intereses económicos, y no por los políticos. Modyford les ofreció entonces patentes de corso para atacar buques y plazas españolas con tal de que le ayudaran. Esto generalizó la piratería en todo el Caribe. Los ingleses, con sus corsarios y filibusteros contra los demas países: Francia, Holanda y España. Fue una época dorada para el filibusterismo, con grandes figuras que estudiaremos en el próximo punto, pero también con otras más opacas que mantuvieron el frente de los ataques. En el mismo 1666 una expedición corsaria dirigida por los capitanes Searles y Stedman asaltó y saqueó Tobago con unos efectivos de dos navíos y 80 hombres. Otras acciones se hicieron contra los españoles, como las de los piratas Coz y Duncan contra Santa Marta. Estos dos lugartenientes de Morgan, inglés el primero y francés el segundo, se presentaron ante dicha ciudad, que no pudo defender su gobernador Vicente Sebastián Maestre. Robaron todo cuanto había de valor en ella y, finalmente, comenzaron a torturar a los vecinos para que declarasen dónde habían escondido supuestos tesoros. Una de las personas que sufrieron este interrogatorio fue el obispo Lucas Fernández de Piedrahíta, autor de la *Noticia Historial de las conquistas del Nuevo Reino de Granada*, que había sido nombrado por entonces obispo de Panamá. Piedrahíta, que había entregado todas las joyas de la catedral, no podía inventarse más «tesoros», pese a las torturas. Finalmente, cuando supieron que estaba próxima a llegar una flota española, decidieron llevarse consigo al obispo con intención de pedir algún rescate por su persona. Fernández de Piedrahíta fue conducido a Jamaica, donde Henry Morgan amonestó a sus subordinados por su mala conducta y colmó de atenciones a Piedrahíta. No sólo le puso en libertad, también le regaló un pontifical (robado quién sabe dónde) y le facilitó un barco para ir a Cartagena, desde donde podría pasar fácilmente a su nueva diócesis[16].

[16] J. M. Groot, *Historia Eclesiástica y Civil de Nueva Granada,* Bogotá, Biblioteca de Autores Colombianos, 1953, t. I, pp. 534-535.

También en 1669, los ingleses enviaron una expedición desde la metrópoli para tratar de establecer una colonia en Valdivia. La dirigió John Narborough, que salió de Londres con dos naves, una de las cuales se perdió en el viaje. El 22 de octubre de 1670 pasó el estrecho de Magallanes y empezó a subir por la costa chilena con su navío *Sweepstakes*, de 300 toneladas, equipado con 36 cañones y tripulada por 80 hombres. Antes de alcanzar Valdivia desembarcó en la costa a uno de sus tripulantes, llamado don Carlos, con la misión de ponerse en contacto con los indios para establecer negociaciones (sería apresado por los españoles y contaría varias fantasías). Narborough llegó luego a Valdivia y solicitó de las autoridades permiso de negociación. Los españoles enviaron a bordo de su nave al sargento mayor de Valdivia, a quien el inglés invitó a una frugal comida. Correspondió mandando a la ciudad una delegación formada por los tenientes Armiger y Norfolk y otras cuatro personas, que fueron apresadas. El gobernador de la plaza notificó a Narborough que no serían puestas en libertad hasta que el *Sweepstakes* no se situara bajo el alcance de los cañones españoles, ya que temían que tratara de disparar sobre la población. El jefe inglés no quiso arriesgarse a hacerlo ni tampoco trabar combate, ya que no tenía fuerzas suficientes para enfrentarse a la fortaleza. Optó entonces por emprender el regreso a Inglaterra, dejando en poder de los españoles a los prisioneros. Estaba de vuelta en Inglaterra en junio de 1671 [17]. En cuanto a los prisioneros ingleses, entre los que se hallaba el enigmático don Carlos, fueron juzgados en Lima y varios de ellos ejecutados.

Los grandes maestros del género

Mansvelt, *el Olonés* y Morgan fueron los grandes maestros del filibusterismo y merecen un tratamiento pormenorizado. El primero, por su intento de construir una tercera base filibustera en el Caribe, concretamente en la isla de Providencia, que podría haber sido de consecuencias catastróficas para las poblaciones españolas de Centroamérica y Tierra Firme. El segundo, porque impulsó los ataques terrestres. Se habían realizado siempre, pero con escaso éxito (recordemos los fracasos de Drake, por ejemplo). Tal como señaló Gosse,

[17] P. T. Bradley, «Una expedición informativa y fascinadora a las costas de Chile», en *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, vol. XVIII, núm. 1, Sevilla, 1974, p. 8.

> hasta entonces los bucaneros habían confinado su atención a los buques españoles, haciendo sólo ocasionales correrías en tierra para procurarse agua y sustento. Lolonois concibió un nuevo plan[18].

Morgan, el tercero de ellos, porque fue el más alto exponente del oficio, logrando con el asalto a Panamá mayor gloria que ninguno de sus compañeros. Sir Henry Morgan, como fue titulado desde entonces, fue sin duda el mayor ladrón de los mares americanos.

Mansvelt y su sueño de Providencia

El holandés Mansvelt o Mansfield, a quien los españoles llamaban Mansafar, nombre que tiene resonancias luciferinas, fue maestro de filibusteros, correspondiéndole la deshonra –sería lo contrario de honra– de haber formado a sus órdenes al temible Henry Morgan. Trasladado a Jamaica, participó en numerosas expediciones corsarias. La primera realmente importante la hizo a Santiago de los Caballeros (Santo Domingo) en 1659. Desembarcó en Puerto Plata con unos 400 filibusteros y se dirigió rápidamente hacia Santiago de los Caballeros, sobre la cual cayó por sorpresa al amanecer del Viernes Santo de dicho año. Los españoles no se habían despertado aún y fueron fácilmente dominados y apresados, entre ellos el propio gobernador. Vino luego el tradicional saqueo. Los filibusteros tiraban ropas y muebles por las ventanas ante los ojos aterrados de los vecinos. Se interrogó a éstos para averiguar supuestos escondites de tesoros, se bajaron las campanas de la catedral (lo que dio origen a una enorme discusión, pues algunos no estaban dispuestos a trasladarlas hasta la costa), y finalmente se hizo la gran bacanal. Hubo comida, bebida y diversión. Las hijas de los hombres ricos y notables fueron las camareras que sirvieron la comida y escanciaron el vino, mientras sus padres eran obligados a emborracharse y danzar delante de los esclavos. Era el mundo al revés, la vuelta de la tortilla con la que siempre soñaron los filibusteros como meta libertaria. Cuando todos estuvieron borrachos, sobrevinieron los desórdenes. Se tiraron las viandas, se sumergió a un prisionero desnudo en un tonel de ron, y se hicieron toda clase de excesos. Luego se dispuso el regreso a las naves a través de la selva, llevando algunos rehenes, el gobernador entre ellos, como garantía de que no serían atacados. No les

[18] Ph. Gosse, *op. cit.*, p. 23.

sirvió de nada, pues los vecinos les hicieron frente tan pronto como se internaron en los montes. Mansvelt mandó entonces poner de rodillas al gobernador en un claro del bosque, donde empezaron a pellizcarle, a pincharle con dagas y a simular degollarle. La intención era lograr que los españoles dejaran libre la retirada a los filibusteros. Mansvelt se encontró con la sorpresa de que su estragema tuvo éxito, pero no por lo que pensaba (el respeto a la vida del gobernador), sino porque los vecinos corrieron a sus casas para ver lo que aún podían salvar de ellas. Una vez en la costa, se negoció la libertad del gobernador a cambio de algún dinero, pese a todo. Los filibusteros regresaron finalmente a la Tortuga para repartirse el botín[19].

Mansvelt se enojó luego con el gobernador de Jamaica a causa de la política inglesa y se trasladó a la Tortuga, donde se convirtió en el almirante de los Hermanos de la Costa. De allí zarpó en 1663 al frente de una variopinta fuerza filibustera, y se dirigió a Campeche. Dispuso un ataque combinado, desembarcando tropas lejos de la ciudad y dirigiendo la flota a su puerto para distraer a los defensores. Al amanecer del 9 de febrero aparecieron a sotavento de Campeche 17 embarcaciones corsarias. Se tocó a rebato y se dispusieron a la defensa 150 vecinos armados. Poco después se produjo el ataque terrestre. Unos 1.200 hombres se lanzaron sobre las fortalezas, que lograron rendir después de tres horas de combate. 54 defensores murieron y 170 pobladores cayeron en manos de los filibusteros. El pillaje fue exhaustivo, pues según informó el Cabildo de Mérida al virrey:

> Saquearon la villa, de la que sacaron crecidos despojos de oro, plata, mercaderías, sin escaparse las alhajas y arreos de los templos en los que hicieron heréticos insultos, acuchillando y quemando todas las imágenes, profanando sus aras y abriendo su insaciable codicia hasta las sepulturas, juzgando que entre los cadáveres había enterrada alguna plata[20].

También comenzaron a quemar casas. Un grupo de españoles dirigido por don Antonio Maldonado, que se había retirado al monte, negoció con Mansvelt un alto el fuego. Los españoles se comprometieron a permitir que los filibusteros reembarcaran su botín e hicieran aguada sin la menor

[19] F. y J. Gall, *op. cit.*, pp. 103-106.
[20] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 23.

molestia a cambio de que respetaran la vida de los rehenes y de no incendiar la población. Los filibusteros abandonaron la plaza el día 23 del mismo mes y regresaron a Jamaica.

Mansvelt fue requerido luego por el gobernador de Jamaica, Modyford, para dirigir una gran operación corsaria contra los holandeses y los españoles en 1665, tal como señalamos antes. Para ello le entregó 12 naves y una buena dotación de hombres. El objetivo de tomar Curaçao lo fijó probablemente Modyford, pero el de atacar las plazas españolas fue seguramente de la autoría de Mansvelt: conquistar Natá (en Panamá) y asolar luego el Pacífico. Como Natá estaba en el interior del istmo, y desconocía los caminos para llegar hasta allí, necesitó unos guías. Pensó que podría encontrarlos en la isla de Santa Catalina (Providencia, para los ingleses), adonde los españoles enviaban a sus condenados para construir fuertes. Mansvelt nombró su segundo a Henry Morgan.

La correría empezó por la costa cubana, donde Mansvelt capturó un mercante español y asesinó a sus tripulantes. Luego desembarcó en Júcaro y se apoderó por sorpresa de Sancti Spíritus, saqueándola e incendiándola. A continuación cruzó el Caribe y cayó sobre Santa Catalina, donde apenas encontró resistencia. Tradicionalmente se afirma que Morgan quedó impresionado por las condiciones que ofrecía aquella isla para madriguera filibustera, ya que estaba próxima a la Costa de los Mosquitos y tenía unas buenas fortificaciones, por lo que convenció a Mansvelt para retenerla, pero Gall piensa que la idea es más bien de Mansvelt, quien

> era filibustero de la vieja escuela, que nunca había aceptado la intrusión de París y Londres en las Grandes Antillas. Al darse cuenta de que el espíritu de «empresa» de los «hermanos» servía ahora a los fines imperialistas de Francia, concibió el proyecto de formar una República libertaria en la Costa de los Mosquitos [21].

Sea como fuere, Mansvelt dejó en Santa Catalina una guarnición bajo el mando de Saint Simon, a quien nombró gobernador, y prosiguió hacia su objetivo. Desembarcó cerca de Portobelo a los prisioneros que llevaba e intentó penetrar por el río Coclé, siendo obstaculizado por los indios y por los españoles. Renunció a su proyecto de tomar Natá y lo sustituyó por la ciudad de Cartago. Movió entonces su flota hasta el litoral costarricense, y en abril de 1665 desembarcó en el Portete, cerca de Limón. Se internó

[21] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 111.

hasta Turrialba, sufriendo infinitas calamidades y mucha resistencia por parte de las huestes que dirigía el gobernador Juan López de la Flor [22]. En vista de ello desistió de tomar Cartago y regresó a Providencia y luego a Jamaica. Mansvelt trató de convencer a Modyford de que tomara Providencia bajo su protección, pero no lo logró. Luego hizo lo mismo con el gobernador de la Tortuga y con idéntico resultado. Pensó entonces ofrecer la protección de la isla al gobernador de Nueva Inglaterra, pero murió inesperadamente el año 1667 en la Tortuga, al parecer envenenado. Santa Catalina había sido reconquistada por los españoles el año anterior.

La historia de la vida y el fin del infernal Olonés

Es uno de los filibusteros que mejor conocemos, pues Exquemeling estuvo bajo sus órdenes y escribió su biografía. Su nombre era Juan David Nau y fue conocido como François (quizá François era otro de sus patronímicos) *l'Olonnais*, pues parece que había nacido en Sables d'Olonne, en Francia, hacia 1630. Llegó a las Antillas como *engagé* o esclavo cuando tenía 20 años. Al cumplir el período de su compromiso, recobró la libertad y se hizo bucanero en la isla Española. En sus correrías para vender carne ahumada llegó a la Tortuga, y el gobernador De la Place se fijó en él, entregándole un navío y 20 hombres con los que empezó sus aventuras. Cuatro meses después mandaba una flotilla de ocho naves y 400 hombres. Se trasladó entonces a la costa de Campeche, naufragando en sus costas. No se arredró por ello, pues intentó tomar la ciudad con los hombres que le quedaban. En un encuentro desafortunado con los españoles perdió a casi todos los compañeros que le quedaban. *El Olonés* escapó con vida de milagro haciéndose pasar por muerto y embadurnándose el cuerpo con sangre y arena. Tras esto fue a la propia Campeche. Allí logró reunir un grupo de esclavos con los que robó una canoa y volvió a la Tortuga.

En 1668 *el Olonés* se encontraba junto a Cayo Fragoso (Cuba), a unas 10 millas de la villa de San Juan de los Remedios, cuando vio llegar una fragata española. La había enviado el gobernador de La Habana con orden de capturarle, y llevaba a bordo hasta al verdugo que iba a cortarle la cabeza. *El Olonés* se emboscó y situó cañones a ambas bandas del barco sin que lo advirtieran los españoles. Luego les intimó a rendirse. Los tripu-

[22] E. Alvarado García, *Historia de Centroamérica,* Tegucigalpa, s.d., p. 126.

lantes fueron encerrados en el sollado del buque. Entonces, según relata Exquemeling «los mandó venir uno a uno arriba y los iba así haciendo cortar la cabeza» [23]. Especialmente, se ensañó con el negro que debía ejecutarle.

De regreso a la Tortuga se asoció con Miguel *el Vasco* y otros franceses que habían vivido algún tiempo en el occidente venezolano. Estos últimos le sugirieron una buena presa: dos ciudades muy próximas entre sí, Maracaibo y Gibraltar, que tenían fama de ricas, ya que abundaban en ellas el tabaco, el cacao, el azúcar y otros productos comerciales que venían desde el Nuevo Reino de Granada. Los filibusteros franceses se ofrecieron a guiarle por el golfo de Maracaibo, sembrado de bancos de arena. Reunieron unos mil hombres y el mismo año 1668 atacaron la primera de dichas ciudades. Entraron en la bahía de noche. Los centinelas del fuerte se dieron cuenta cuando ya estaban dentro. Unas salvas de artillería alertaron, sin embargo, a la población, que se trasladó a Gibraltar con lo que pudo salvar [24]. *El Olonés* logró apoderarse de algún botín (20.000 reales, muebles y enseres) y de una docena de vecinos a los que sometió a tormento para que revelaran dónde habían escondido las cosas de valor. No lo consiguió fácilmente, y se vio obligado a recurrir a un procedimiento más persuasivo que nos describe el testigo Exquemeling así:

> tomó su alfange y cortó en muchas piezas a uno, en presencia de los otros, diciendo: si no queréis confesar y mostrar dónde estan cubiertos y escondidos todos los bienes, haré lo mismo con el resto [25].

Los aterrados vecinos le dijeron dónde estaba, y lograron salvar sus vidas.

De Maracaibo pasó a Gibraltar, población que había sido fortificada y atrincherada. *El Olonés* tuvo muchas bajas al aproximarse a ella, pero logró tomarla. Decapitó al gobernador Guerrero y a otros vecinos, y pidió rescate. Como no se lo dieron, le prendió fuego. Regresó nuevamente a Maracaibo y exigió un tributo de quema de 20.000 reales que fue aceptado por los vecinos a la vista de lo ocurrido en Gibraltar. Antes de abandonar la ciudad hizo otro nuevo saqueo, llevándose las campanas y las imágenes de las iglesias, nadie sabe con qué finalidad. Finalmente puso proas

[23] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 67.
[24] P. Butel, *op. cit.*, p. 126.
[25] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 76.

a la isla de Vaca, donde hizo el reparto del botín, que ascendió a 260.000 pesos, más las telas y otros objetos robados, que podían valer otros 100.000. Los filibusteros celebraron su victoria en la Tortuga. Según Exquemeling, se gastaron todo lo que habían robado en sólo dos semanas «porque el resto en tres semanas no tenían ya dinero».

El Olonés proyectó a continuación atacar Nicaragua, pero las corrientes le llevaron a Honduras. Allí decidió apoderarse de Puerto Caballos, una plaza que recogía gran parte de la negociación de la Capitanía General de Guatemala, la rindió tras alguna resistencia y la saqueó. El jefe filibustero puso en práctica su costumbre de atormentar a los defensores que pudo apresar, para que le dijeran dónde estaban escondidos los tesoros. Cuenta Exquemeling que

> Lolonois tenía por costumbre, que poniendo algunos [españoles en tormento], y no confesando, al instante les hacía tajadas con su alfange o espada, cortándoles la lengua.

Sólo sobrevivieron dos españoles a los martirios del bárbaro filibustero, y eso porque le dijeron que los tesoros estaban en la villa de San Pedro. *El Olonés* se encaminó hacia allí con sus hombres siendo hostilizado durante el camino. Exigió entonces a los prisioneros que le dijeran la forma de evitar las emboscadas. Como le replicaran que no la había,

> se encolerizó Lolonois de tal modo, que tomó uno de los españoles, y con su alfange le abrió toda la parte anterior, arrancándole el corazón con sus sacrílegas manos, mordiéndole con sus propios dientes, y diciendo a los otros: yo os haré lo mismo si no me descubrís otro camino[26].

Los asustados españoles le dijeron naturalmente otro camino, en el que también había emboscadas. Pese a todo, el filibustero alcanzó San Pedro sin encontrar allí nada de valor. Pidió un tributo de quema y como no se lo dieron prendió fuego a la población. Tras asesinar a los últimos prisioneros, se retiró a la costa y abordó una urca que transportaba mercancía de escaso valor. La operación había sido un fracaso desde el punto de vista económico, por lo que muchos filibusteros desertaron. *El Olonés* se quedó con un solo barco y 300 hombres. Hizo algunas acciones de poca envergadura y abandonó el golfo de Honduras. Dobló el cabo Gracias a Dios, y se estableció en las islas de las Perlas, donde perdió su última embarcación. Mandó desguazarla y construir con sus restos una más

[26] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 87.

pequeña, trabajo en el cual pasaron diez meses. Cuando la tuvo lista se acercó al río San Juan y penetró al interior. Tampoco tuvo suerte esta vez, aumentando las deserciones. Con sus hombres más fieles y la pequeña nave, singló hacia el Sur. Al llegar a Darién decidió atacar un poblado indígena para procurarse alimentos [27]. Los indios cayeron sobre los piratas y les derrotaron, matando a varios de ellos y apresando al resto. Procedieron entonces a la deglución de los filibusteros. Se los comieron a todos menos a uno, que contó la historia. Su testimonio, recogido por Exquemeling, fue que al *Olonés*

> los indios le cogieron y despedazaron todo vivo, echando los pedazos en el fuego y las cenizas al viento, para que no quedase memoria de tan infame inhumano.

El famoso cronista filibustero cierra la vida del *Olonés* con estas palabras:

> Ésta es la historia de la vida y fin del infernal Lolonois, que llenó de execraciones y enormes hechos, deudor de tanta sangre de inocentes, murió a manos carniceras, como las suyas lo fueron en su vida [28].

Sir Henry Morgan, el mayor ladrón de los mares

Henry Morgan fue, sin duda, el más famoso de todos los filibusteros, pese a que no perteneció a la primera generación de filibusteros, los que tuvieron espíritu libertario, sino a la segunda, influida ya por el patrioterismo. Exquemeling militó también bajo sus órdenes y nos dejó su mejor biografía. Morgan nació en Gales en el seno de una familia de labradores ricos. Su padre fue Robert Morgan, un labrador de Llanrhymny, en Glamorganshire. Haring acepta la versión de Exquemeling de que fue raptado de niño en Bristol y vendido como sirviente en la Barbuda, de donde pasó a Jamaica; pero Gosse señaló que tal historia

> es probablemente falsa. De hecho, esto sirvió como base a un litigio por libelo que Morgan entabló contra los editores ingleses de Exquemeling. Ganó el pleito y se le concedieron doscientas libras de indemnización y públicas excusas [29].

[27] A. Masía de Ros, *op. cit.*, pp. 407-408.
[28] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 98.
[29] Ph. Gosse, *op. cit.*, pp. 25-26.

Lo que sí parece cierto es que movido por el deseo de aventuras embarcó hacia Barbados, donde fue siervo, pasando luego a Jamaica, su verdadera escuela pirata.

Morgan consiguió algún dinero y compró una nave con varios socios. Naturalmente fue elegido capitán de la misma. Sus primeras correrías fueron poco importantes y se dirigieron a Campeche. Luego Mansvelt le hizo su vicealmirante en la expedición a Santa Catalina. Tras su fallecimiento, siguió con la idea, que finalmente desechó, de convertir Providencia en un nido de filibusteros. Realmente Morgan empezó sus grandes hazañas cuando el filibusterismo estaba amenazado oficialmente desde Londres por su política de amistad hacia España, pero sus andanzas son la mejor demostración de la doblez de la política inglesa, a la que además no hacía ningún caso el gobernador jamaicano.

En 1667 Modyford se dispuso a utilizar los servicios de Morgan, contrariando todas las órdenes recibidas. Según dijo, tenía informes de que los españoles pensaban enviar una expedicion desde Cuba a Jamaica con ánimo de reconquistr la isla. Modyford armó en corso a Morgan y le ordenó oficialmente marchar a Cuba para averiguar tales planes, sirviéndose de filibusteros ingleses [30]. Morgan convocó una reunión de filibusteros (muchos de ellos franceses) en la costa sur de Cuba (se reunieron 700 hombres y 12 embarcaciones) cuyo consejo, según Exquemeling, decidió asaltar Puerto Príncipe (actual Camagüey), población que «como apartada del mar, no estuvo nunca saqueada, y que así los moradores eran muy ricos» [31]. Parece, no obstante, que previamente había intentado atacar La Habana, pues durante las primeras semanas de marzo de aquel año estuvo barloventeando frente a su morro, e incluso desembarcó 700 hombres en Batabanó. Desistió del propósito de asaltar la gran ciudad y pasó a la isla de Pinos [32], donde seguramente se tomó la decisión de ir a Puerto Príncipe. El 27 de marzo desembarcó en la ensenada de Santa María, y dos días después cayó sobre su objetivo, que conquistó sin dificultad. Morgan mandó encerrar a los vecinos en las iglesias y acaudilló el saqueo de la población. Acabado éste, vino el consabido interrogatorio a los pobladores para que confesaran dónde habían escondido los tesoros. El procedimiento utilizado estaba dentro de la línea más pura del *Olonés*, pues Exquemeling asegura que Morgan dejaba morir de hambre a los prisioneros,

[30] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 133.
[31] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 113.
[32] F. Mota, *op. cit.*, pp. 115-116.

> no ahorrando sus crueles tormentos para con los encerrados, pues cotidianamente los maltrataban sin misericordia, para hacerlos confesar en qué parte tenían los muebles, dinero y otras cosas encubiertas, aunque ya no tenían más: castigaban a las mujeres y criaturas con el mismo intento, no dándolas cuasi nada a comer, de que resultó morir la mayor parte.

Impuso además un tributo de quema consistente en 500 vacas y sal, que fue pagado. Morgan esperó con enorme frialdad a que se hiciera la salazón de las carnes, hasta que halló una carta dirigida por el gobernador de la isla al alcalde de la localidad pidiéndole demorar lo más posible la permanencia de los filibusteros, con objeto de atacarles. Entonces ordenó el reembarque, obligando a los vecinos a transportar la salazón hasta las naves. Se llevó además mil reses, que sirvieron para repoblar la región central de Jamaica de ganadería. El botín de Puerto Príncipe fue bastante exiguo, pese a todo, ya que ascendió a unos 50.000 pesos. Morgan confirmó a Modyford la fantástica noticia de que efectivamente los españoles estaban preparando un desembarco en Jamaica, que sirvió al gobernador para seguir apoyando el corso, y a Morgan para preparar otro ataque hacia Centroamérica. Los filibusteros franceses quedaron muy descontentos con el reparto y se negaron a seguirle. Morgan decidió emprenderla con los hombres disponibles, unos 400, que embarcó en 8 naves. Al llegar a las proximidades de la costa panameña les comunicó su proyecto, que era nada menos que asaltar Portobelo, una de las plazas fuertes del Caribe. Los filibusteros se asustaron, pero Morgan les tranquilizó diciéndoles que tenían a su favor un gran aliado como era el factor sorpresa. En el camino hacia la ciudad panameña se les unió otro buque filibustero que andaba en solitario. Morgan contaba así con nueve barcos y 460 hombres.

El capitán filibustero condujo su flota a Puerto Pontón, lugar situado a unas cuatro leguas de Portobelo. Allí dejó las naves y embarcó a sus hombres en lanchas. Fue costeando hasta el estero de Longalemo, muy próximo a la ciudad que pensaba asaltar, donde sorprendió a un centinela español, que se vio obligado a servir de guía a los atacantes[33]. Llegó sin disparar un tiro hasta el fuerte de Santiago de la Gloria y voló su almacén de pólvora con todos los soldados dentro. Los españoles resistieron en el fuerte de San Jerónimo mandados por su gobernador. Tras varias horas de cerco, Morgan mandó recoger a todos los curas y monjas de la ciudad, y

[33] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 418.

ponerlos al pie de la muralla para proteger las escalas con las que realizaba el asalto. Exquemeling señala que

> los religiosos le gritaban [al gobernador] y rogaban por todos los santos del cielo rindiese el castillo para salvarse ellos, y las pobres monjas la vida[34].

Los defensores resistieron hasta la noche, cuando murió el gobernador. Morgan perdió 70 hombres en aquel combate. Una vez dueños de la situación, los piratas celebraron una gran orgía. Exquemeling dice:

> comenzaron a comer con buen apetito, y beber como mangas; a que se siguió la insolencia y sucios abrazos con muchas honestísimas mujeres y doncellas, que amenazadas con el cuchillo, entregaron sus cuerpos a la violencia de tan desalmados hombres.

Morgan contradijo este testimonio de Exquemeling en su memoria oficial, señalando que las damas rehusaron irse al campamento del gobernador español cuando él se lo propuso,

> diciendo que estaban en poder de una persona de calidad, más escrupulosa del honor de ellas, que las que pudieran encontrar en el campamento del gobernador[35].

El hecho parece poco creíble, sin embargo. Tras el pillaje pidió a los vecinos un tributo de quema de 100.000 reales. Para entonces había llegado ya a las proximidades de la ciudad el gobernador de Panamá, don Juan Pérez de Guzmán, con un buen contingente de soldados. El gobernador entabló negociaciones con Morgan sobre el valor del tributo con objeto de retenerle el mayor tiempo posible, ya que esperaba refuerzos desde Cartagena, pero los vecinos de Portobelo estaban hartos de los piratas y se apresuraron a pagar el rescate pedido, con tal de perderlos de vista. Una vez cobrado, Morgan emprendió la retirada con todo lo que pudo arramblar. El reparto del botín se hizo en Cuba y ascendió a 250.000 pesos, más las mercadurías. Esta vez sí valió la pena, dado el exiguo número de filibusteros que participaron en la acción. El regreso a Jamaica fue triunfal. Morgan informó a Modyford a su manera, explicándole que

[34] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 122.
[35] Ph. Gosse, *op. cit.*, p. 27.

había rescatado 11 prisioneros ingleses que estaban en Portobelo, pero ocultando las crueldades que había cometido, y Modyford hizo otro informe convenientemente arreglado al Rey justificando su impotencia ante las circunstancias[36].

Morgan preparó otra nueva aventura, convocando a los capitanes filibusteros con sus naves en la isla de Vaca. Se daba aires de gran señor, vestido con camisa de encaje y traje de seda y llevando a su lado un oficial que transmitía sus órdenes y le llevaba el catalejo. Su flotilla fue reforzada con la fragata *Oxford*, de 36 cañones, recién llegada de Inglaterra, que el gobernador de Jamaica puso amablemente a sus órdenes. Morgan quería llevar también un gran navío francés de 24 piezas de hierro y 12 de bronce, pero su capitán se negó a acompañarle. Morgan le invitó a un banquete con su gente, costumbre de las marinas reales que el jefe filibustero quiso introducir exóticamente en la piratería como otra manifestación ostentosa. Cuando llegaron los postres les apresó y encerró en la bodega. El consejo de capitanes, que se celebró en dicho barco a continuación, acordó ir a la isla Savona para capturar algún barco despistado de la flota de la plata. El acuerdo fue festejado con abundantes brindis de ron, cada uno de los cuales era acompañado de un disparo. Uno de los tiros prendió el pañol de la pólvora, y el navío saltó por los aires con 350 ingleses a bordo y los prisioneros franceses. Sólo se salvaron algunos, entre ellos Morgan. Exquemeling asegura que

> ocho días después de la pérdida del navío, Morgan, instigado de su ordinario humor de crueldad y avaricia, hizo buscar sobre las aguas de la mar los cuerpos de los míseros que habían perecido, no con la humanidad de enterrarlos, si bien por la mezquindad de sacar algo de bueno en sus vestidos y adorno, si hallaba algunos con sortijas de oro en los dedos, se los cortaba para sacarlas, y los dejaban en aquel estado, expuestos a la voracidad de los peces[37].

[36] Gall ha escrito a este propósito: «Morgan dio cuenta, a su manera, de la expedición. Se calló los tormentos y ultrajes perpetrados bajo sus órdenes, haciendo hincapié en los once prisioneros ingleses que había libertado y los malos tratos que éstos habían recibido. Y entregó de su mano los porcentajes correspondientes al rey y al duque, su hermano. El informe de Modyford a Londres fue otra pieza maestra de la hipocresía política; mostró en él su incontenible cólera por lo realizado por Morgan, censurando sus exacciones y subrayando que él sólo le había autorizado a atacar barcos españoles. Pero ¿cómo puede él, sin fuerzas armadas a su disposición, meter en cintura a su benévolo hombre de guerra?». J. y F. Gall, *op. cit.*, pp. 136-137.

[37] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 128.

La flota, integrada por 15 naves y unos 900 hombres, merodeó por las costas dominicanas haciendo acopio de víveres y puso luego proas hacia Savona, donde no pudo cumplir con su objetivo. Se decidió entonces atacar Maracaibo, siguiendo el consejo de un capitán francés que había estado allí con *el Olonés*. Los filibusteros arribaron a Maracaibo en marzo de 1669. Sus pobladores huyeron con sus cosas de valor y Morgan se encontró dueño de una ciudad vacía. Apresó a algunos vecinos y los sometió a tormento para que confesaran dónde estaban los tesoros. Exquemeling afirma:

> entre las crueldades que usaron entonces fue una el darlos tratos de cuerda y al mismo tiempo muchos golpes con palos y otros instrumentos; a otros quemaban con cuerdas caladas encendidas entre los dedos; a otros agarrotaban cuerdas alrededor de la cabeza, hasta que los hacían reventar los ojos.

Morgan siguió a Gibraltar, donde volvió a encontrarse con otra ciudad vacía, pues los moradores se habían ocultado en la selva. Sólo encontró a un tonto, al que se dio tormento para que revelara el escondite del tesoro. El tonto, que dijo llamarse Sebastián Sánchez y ser hermano del gobernador de Maracaibo, les llevó hasta su miserable casa. Los filibusteros creyeron que les tomaba el pelo y volvieron a torturarle colgándole de unas cuerdas y quemándole hojas de palma pegadas a la cara hasta que falleció. Finalmente un esclavo les condujo hasta donde se habían escondido los vecinos, apresando a unos 250 de ellos. Nuevamente se recurrió a las torturas para que revelaran el escondite del dinero. La crueldad de los filibusteros era verdaderamente sádica. A un tabernero portugués de 60 años le aplicaron la tortura de cuerdas y le partieron los dos brazos por detrás. Luego le colgaron

> de los cuatro dedos gordos, de manos y pies, a cuatro estacas altas donde ataron las cuerdas, tirando de ellas como por clavija de harpa, con palos fuertes daban a toda fuerza en dichas cuatro cuerdas; de modo que el cuerpo de dicho miserable paciente reventaba de dolores inmensos. No contentos aún con tan cruel tortura, cogieron una piedra que pesaba más de 200 libras, y se la pusieron brutalmente encima del vientre, y tomando hojas de palma, las encendían, aplicadas a la cara del desdichado portugués, que ella y sus cabellos le abrasaron. Pero viendo los tiranos que aún con tales vejaciones no estaba en su propósito, le desataron, y medio muerto le llevaron a la iglesia y en ella le amarraron a un pilar, donde le dejaron sin comer, ni beber, sino muy

> tenuísimamente, a lo que bastaba para vivir, penando algunos días, en que esperaban descubriría algún tesoro, y habiendo pasado así cuatro o cinco días, rogó que alguno de los otros prisioneros viniese una vez a hablarle [...][38].

Le sacaron por fin mil pesos y le dejaron medio muerto. Las crueldades de los filibusteros de Morgan escandalizaron a Exquemeling, que nos cuenta:

> a unos los colgaban por los compañones, dejándolos de aquel modo hasta que caían por tierra, desgarrándose de sí mesmas las partes verecundas; y si con eso inmediatamente no morían, los atravesaban las espadas por el cuerpo; mas cuando no lo hacían, solían durar cuatro o cinco días, agonizantes. A otros los crucificaban, y con torcidas encendidas les pegaban fuego entre las junturas digitales de manos y pies; a algunos les metían los pies en el fuego, y de aquel modo los dejaban asar.

Lo único que lograron con todo aquello fue saber dónde estaban el gobernador y la mayor parte de los pobladores. Morgan mandó hacia allí a unos exploradores, pero desistió de enfrentarse con ellos al saber que ocupaban una posición ventajosa. Decidido a marcharse, exigió un tributo de quema –quedó fijado en 50.000 reales– que los gibraltareños decidieron pagar, ya que acababan de reconstruir su ciudad después del asalto del *Olonés*. Morgan volvió a Maracaibo. En dicha ciudad se le informó de que en el golfo estaban esperándole tres naves de guerra españolas. El filibustero tuvo la desfachatez de dirigirse a su capitán, don Alonso del Campo, para pedirle un tributo de quema por no incendiar Maracaibo. El capitán respondió intimándole a rendirse. Morgan estaba en un buen atolladero. Reunió a su gente y les explicó la situación. Parece que uno de sus filibusteros dio la fórmula apropiada para salir de aquel lugar. Consistía en utilizar una nave como brulot, llevando encima muñecos con sombreros y cañones de madera, para que pasara por uno de los buques piratas. Así se hizo, en efecto. El brulot se dirigió contra el *Magdalena*, que era el mayor de los tres buques españoles. Quedó destruido al entrar en contacto con dicha embarcación. Otra de las naves huyó hacia el castillo y encalló en la arena[39] y la tercera fue abordada por los hombres de Morgan.

[38] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 136.

[39] C. V. Black, *Pirates of the West Indies,* Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 34.

Resuelto este problema, quedó el de salir al golfo por delante del fuerte español. También lo resolvió Morgan con ingenio. Simuló desembarcar a las tropas para atacar el castillo por tierra, lo que hizo que los defensores cambiaran la disposición de la artillería. Luego, aprovechando la noche, la pleamar y el viento favorable, pasó rápidamente por delante del mismo, mientras los españoles trataban nuevamente de cambiar la posición de los cañones. Morgan regresó a Jamaica el 14 de mayo de 1669. Modyford le prohibió entonces volverse a hacer a la mar, ya que había recibido serias amonestaciones de Londres a causa de sus piraterías. El jefe filibustero se compró unas tierras y se dedicó a la placentera vida de hacendado.

El reposo del pirata duró un año. Pasado éste llegaron noticias de que los españoles estaban asaltando pequeños buques de pesca ingleses e incluso alguno de comercio, y Modyford volvió a poner en circulación el rumor de que intentaban conquistar Jamaica. Con este argumento expidió patentes de corso. Una de ellas, naturalmente, a Morgan, que volvió a las andadas. Exquemeling asegura que Morgan se decidió a volver al mar conmovido por ver la miseria en que vivían sus camaradas a causa de sus excesos y de las rameras, cosa que quizá fuera cierta, aunque la verdad es que no necesitaba muchos estímulos para piratear. El paro filibustero era indudable. Morgan convocó a todos los filibusteros que quisieran servir bajo sus órdenes a un consejo en Port Couillon, frente a la isla de Vaca. Tenía el proyecto de volver a asaltar Santiago de Cuba, pero cuando se dispuso a partir llegó una orden de Londres de paralizar toda actividad corsaria contra los españoles. Modyford salió de aquella embarazosa situación ordenando al jefe filibustero que no atacase ningún puerto español ni desembarcase en plazas del católico monarca, salvo para hacer aguada. Sabía de sobra que su lugarteniente iba precisamente contra plazas españolas.

El consejo filibustero se celebró el 24 de octubre del año 1670 en Port Couillon, tal como estaba previsto. Dispuso la forma de hacer acopio de víveres, las compensaciones que se darían a quienes quedasen mutilados en la acción y la forma en que se repartiría el botín. Morgan se reservó para sí el 1 por cien de todo lo recaudado. Masiá de Ros asegura que se dio, asimismo, «el plus de un hombre por cada ciento de éstos» [40]. También acordó que cada capitán recibiera una cantidad equivalente a la de ocho marineros, y se elevó la suma correspondiente a los cirujanos, contramaestres,

[40] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p.425.

etc. En cuanto al objetivo se estudiaron tres posibilidades, Cartagena, Veracruz y Panamá, tres terminales de las flotas. Se escogió Panamá por ser el puerto de llegada de la plata de Perú, el viejo sueño de Drake.

Morgan contaba con una fuerza de ataque extraordinaria, compuesta de 37 barcos y 2.000 hombres. Dividió su flota en dos, con banderas distintas, y nombró vicealmirantes, comandantes y capitanes. Recomendó a sus hombres hostilizar a los españoles «del mismo modo que a enemigos declarados (como él decía) del rey de Inglaterra, su pretendido señor», como anota Exquemeling. Siguiendo las enseñanzas de su maestro, decidió atacar primero Santa Catalina para procurarse guías con los que atravesar el istmo. Zarpó de Cabo Tiburón el 16 de diciembre de 1670, y cuatro días después arribó a dicha isla, que fue rendida sin dificultad. Hizo 450 prisioneros, entre ellos varios presidiarios de Panamá a los que les ofreció parte del botín y la libertad a cambio de conducirle hasta la ciudad de Panamá. Los malhechores aceptaron encantados.

Morgan no quiso hacer alarde de fuerza ante Portobelo para no despertar sospechas del gobernador de Panamá sobre su verdadero objetivo. Atacó así dicha plaza el 6 de enero de 1671 con sólo tres naves y 600 hombres al mando del capitán Bradley. Los españoles resistieron en el castillo de Chagres, muriendo 284 de ellos y unos 400 filibusteros, entre ellos el propio Bradley. Se pidió entonces ayuda a Morgan, que tuvo que desplazarse con toda la escuadra, lo que descubrió su potencial de ataque y su objetivo. Morgan completó la toma de Portobelo, perdiendo cinco naves. Reorganizó luego su fuerza, dejando 300 hombres en el castillo y 150 en los buques, y salió con el resto, unos 1.200, camino de Panamá. Los piratas avanzaron divididos en dos columnas, una por el río Chagres y otra por tierra. Tras infinitas dificultades alcanzaron Cruces, que estaba desierta. El 27 llegaron a una pequeña meseta desde la que divisaron el océano Pacífico y la torre de la catedral de Panamá. Este lugar se conoce hoy todavía como la *loma de los bucaneros*. Al día siguiente estaban ante Panamá.

La ciudad había sido reforzada con algunos destacamentos de Natá, Penonomé, Villa de los Santos, etc., pero la mayoría de los defensores portaban armas blancas o arcabuces de corto alcance. El gobernador Guzmán había evacuado a las monjas, mujeres, niños y plata del rey en el navío *Trinidad,* que envió rumbo a Perú, y dispuso luego una defensa muy elemental. Cometió además un gran error, suponer al principio de la batalla que los piratas se retiraban, cuando en realidad hicieron una maniobra para engañar a sus enemigos. Los españoles desampararon los

fuertes y luego no pudieron reagruparse, siendo batidos. A mediodía la derrota española era un hecho y el gobernador ordenó evacuar la población civil, volar el polvorín y retirarse a Penonomé. Morgan y sus filibusteros entraron en la ciudad a las tres de la tarde, iniciándose a continuación un enorme pillaje. Panamá era entonces una gran ciudad con palacio e iglesia obispal, ocho conventos, dos buenas iglesias, unas 200 casas de piedra y otras 5.000 de materiales perecederos.

El capitán filibustero permaneció casi un mes en Panamá. Durante este tiempo envió algunas embarcaciones a piratear por el Pacífico y batió el país con patrullas de unos 200 hombres. Él permaneció en la capital atormentando a los vecinos para que revelaran los escondites de los tesoros. Exquemeling nos narra el martirio de un pobre diablo al que encontraron en la casa de un señor. Se había puesto los calzones de seda del amo y le tomaron por quien no era:.

> Con que no pudiendo sacarle de aquel propósito, le estropearon los brazos de tal modo, que se los tornaron y descoyuntaron; y no contentos con esto, le agarrotaron una cuerda a la cabeza, tan apretadamente, que casi le hicieron saltar los ojos; que se pusieron tan hinchados como grandes huevos; pero (¡o inhumana crueldad!) no oyendo aún con todo eso más clara confesión de lo que le proponían, siéndole imposible el responder otra cosa más positiva a sus deseos, le colgaron de los testículos; en cuyo insufrible dolor y postura, le dieron infinitos golpes, y le cortaron las narices unos, y otros las orejas; y finalmente, cogieron puñados de paja que le encendieron contra su inocente cara, y cuando no pudo más hablar, ni aquellos tiranos tuvieron más crueldades que executar, mandaron a un negro le diese una lanzada, con que así obtuvo fin su martirio[41].

Nadie se libró de las torturas. En cuanto a las mujeres, fueron violadas y maltratadas, dando Morgan el ejemplo a seguir porque

> luego que traían a su presencia alguna hermosa y honesta mujer prisionera, la tentaba por todos modos para que condescendiese a sus voluptuosos ánimos.

El capitán filibustero se interesó especialmente por la mujer de un comerciante de Perú. No accedió a sus deseos y entonces Morgan

[41] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 192.

> la hizo desnudar de sus mejores vestidos, y aprisionar en una hedionda bodega, adonde no la llevaban más que muy tenuísima porción para comer, con la cual apenas podía vivir cortos días.

Luego le levantó el falso testimonio de que se entendía con los españoles «por cartas, siendo su intento encubrir la tiranía de la prisión en que Morgan la tenía». Es curioso que el filibustero recurriera a tantas artimañas, lo que hace pensar que quizá seguía en vigor el castigo filibustero impuesto a quienes forzaban a las mujeres honestas.

Robado cuanto había robable, Morgan dispuso el regreso. Un grupo de filibusteros quiso lanzarse a piratear por el Pacífico con un navío y algunas barcas, pero su jefe se opuso a ello resueltamente. La ciudad de Panamá fue incendiada, bien por orden suya, bien por algún accidente. Sea como fuere se les hizo un favor a los vecinos, pues la urbe estaba enclavada en un lugar muy insalubre desde que la fundara Pedrarias Dávila, y habían proyectado cambiarla de sitio varias veces, siendo imposible por los intereses creados.

Abandonó Panamá el 24 de febrero de 1671, llevando consigo 175 mulas cargadas de oro, plata y joyas, amén de unos 600 prisioneros. Éstos temieron terminar sus días en Jamaica. Suplicaron a Morgan que los liberase y accedió a hacerlo, pero... a cambio de dinero. Prosiguió con ellos hasta La Cruz, a orillas del Chagres, donde anunció que todo aquel que no pagara su rescate en un plazo de tres días sería llevado a Jamaica. Muchos prisioneros se apresuraron a pagar. También ordenó Morgan que cada uno de sus filibusteros jurase no haberse quedado con nada del botín, lo que naturalmente hicieron todos:

> pero teniendo Morgan ya algunas experiencias de que solían jurar falsamente sobre intereses, ordenó que se les escudriñasen las faltriqueras, bolsillos, mochilas y todo lo demás donde podrían haber guardado algo, y por dar ejemplo se dejó él mismo buscar y rebuscar el primero, hasta las suelas de sus zapatos [42].

El 26 de febrero llegaron a Chagres, donde se hizo el reparto del botín. Morgan se reservó la parte del león y dio a cada filibustero 200 reales –diez libras de plata por cabeza–, según Masía de Ros [43], por lo que todos se sintieron engañados, empezando a incubarse un motín. Antes de

[42] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 198.
[43] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, p. 432.

que estallara, el jefe filibustero transportó la artillería a los navíos, destruyó las murallas, prendió fuego a todo lo que pudo arder y se despidió a la francesa:

> sin advertir a los compañeros, ni tomar consejo, como solía hacer: dio a la vela, huyéndose en alta mar, y no hubo más que tres o cuatro embarcaciones que le siguieron, los cuales (según los franceses dijeron) iban a la parte con Morgan al mejor y más grande expolio[44].

No tiene nada de particular, por tanto, que los franceses dijeran que querían hallarle en el mar para vengarse, pero bastante tuvieron con poder llegar a Jamaica.

La toma de Panamá constituyó la mayor y mejor empresa filibustera. Para Haring

> la expedición a Panamá nunca ha sido superada en cuanto a lo notable de la dirección y arrojo temerario; sólo mancharon su brillo la crueldad y rapacidad de los vencedores, tropa reclutada sin paga, de escasa disciplina e irrefrenada, si no estimulada en sus atrocidades por el mismo Morgan[45].

Al regresar a Jamaica, Morgan fue recibido espléndidamente, pero muy pronto llegaron las repercusiones internacionales por la toma de Panamá. El embajador español –no olvidemos que había relaciones diplomáticas, pues no existía guerra entre ambas naciones– había protestado por aquel acto de piratería. Modyford fue destituido y enviado a Londres para ser juzgado (se le encerraría en la Torre de Londres por un tiempo, y se le pondría luego en libertad).

No mucho tiempo después llegó otra orden para que Morgan fuera enviado igualmente a Londres. El nuevo gobernador, Thomas Lynch, pensó que Inglaterra quería sacrificar a Morgan para apaciguar al embajador español, y cumplió con el mandato el 6 de abril de 1672, embarcando al caudillo filibustero en la fragata *Welcome*, eso sí, con todas las consideraciones del caso. Fue juzgado y encontrado inocente de los delitos que se le imputaban. El rey Carlos II le nombró entonces caballero, fiel a las tradiciones inglesas, y añadió la merced de que además fuera teniente de gober-

[44] A. O. Exquemeling, *op. cit.*, p. 200.
[45] C. H. Haring, *op. cit.*, pp. 190-191.

nador en Jamaica. Sin duda pensó que para detener el filibusterismo lo mejor era nombrar una autoridad filibustera. No se confundió mucho, pues Morgan tuvo una actuación bastante ambigua hacia sus ex camaradas, benevolente al principio y tiránica luego. Murió en dicha isla en 1688.

Capítulo VI

LA LENTA AGONÍA DEL FILIBUSTERISMO Y EL FIN DE LA PIRATERÍA (1672-1722)

El asalto a Panamá en 1671 marcó el momento de apogeo del filibusterismo, que inició su cuesta abajo a partir de entonces. Inglaterra estaba ya volcada hacia la colonización en América, y el filibusterismo era ya para la misma un compañero peligroso del que había que desprenderse con rapidez antes de que se convirtiera en un peligro para las ciudades portuarias de Norteamérica. Lo difícil era la forma de hacerlo, después de haber prestado tantos servicios a la Corona. Francia siguió el mismo camino, aunque unos lustros después (en lo que respecta a colonización en el Caribe), y Holanda empezó a olvidarse de los ataques a los puertos y mercantes españoles, ya que su sistema de contrabando le daba mejores resultados y con menos riesgos.

En realidad el monopolio español en América era ya cosa del pasado, y la verdad es que franceses, holandeses e ingleses tenían controlada ya la mayor parte del fantasmal monopolio sevillano a través de intermediarios, embolsándose excelentes ingresos del comercio legal, y sin pagar un real de los gastos defensivos de las flotas, etc. Inglaterra y Francia, protectoras incondicionales de toda la ralea de piratas, se volvieron así conservadoras, y se alinearon con España en la defensa de la paz y el orden. Sólo se acordaron de los filibusteros para reforzar sus escuadras nacionales cuando tuvieron conflictos internacionales que afectaron a la estabilidad en el Caribe. Esto permitió cierto relumbrón filibustero, aunque domesticado por las potencias que lo utilizaban y limitado hasta que sus servicios fueron inútiles y fue apagándose poco a poco. Entonces se les despidió sin agradecerles los servicios prestados, y dándoles un plazo corto para transformarse en pacíficos colonos. Sin guaridas donde guarecerse, los últimos representantes de los ladrones del mar fueron ya auténticos piratas, luchando contra todos, hasta que sus barcos y sus capitanes fueron cazados uno a uno.

La agonía del filibusterismo (1672-1697)

La decadencia del filibusterismo, como la de las grandes damas, fue esplendorosa y duró mucho tiempo. Exactamente un cuarto de siglo: el comprendido entre 1672 y 1697. Fue un ocaso con altibajos que nos permite identificar tres fases bien definidas, separadas por los años 1678 y 1688, correspondientes a la Paz de Nimega, el primero, y a la subida de los Orange al trono inglés y la formación de la Liga de Augsburgo, el segundo. Durante la primera etapa (1672-88) se inició la gran política jamaicana de represión de la piratería con muchas dificultades, quedando los filibusteros reducidos al apoyo prestado por la Tortuga y Saint-Domingue. Durante la segunda (1679-88), el filibusterismo no sólo fue tolerado en las colonias francesas, sino estimulado, dentro de la política de agresión de Luis XIV. Fue una buena época con figuras como Granmont y *Lorencillo*, y puede decirse que supuso el canto del cisne filibustero. Durante la tercera etapa (1689-97), los filibusteros fueron utilizados como carne de cañón de las empresas francesas hasta la toma de Cartagena por el barón de Pointis (1697). Abandonados luego a su suerte, sucumbieron sin pena ni gloria.

La cuesta abajo: 1671-1678

El nuevo tratado de paz firmado entre España e Inglaterra en 1670 entró en vigor al año siguiente, poco después del ataque de Morgan a Panamá, y supuso un gran zarpazo al filibusterismo, pues los gobernadores de Jamaica recibieron órdenes de colaborar en la labor de limpiar el Caribe de piratas, ajusticiando a cuantos cayeran en sus manos. Una cosa era prohibir otorgar patentes de corso, como se había hecho hasta entonces –lo que los gobernadores jamaicanos pudieron acatar, pero no cumplir, imitando el viejo procedimiento español–, y otra muy distinta era dedicarse a la caza de piratas. Como la Corona inglesa comprendió que el cambio era muy brusco, decidió dar una generosa amnistía, señalando que se haría borrón y cuanta nueva con el pasado. Para el futuro les ofreció dos bellas alternativas: convertirse en colonos o ingresar en la Royal Navy. Lo primero era malo, pues suponía dejarse el pellejo en cultivar 35 acres de tierra, pero lo segundo era mucho peor, pues significaba someterse a la odiosa disciplina de los capitanes, todos ellos considerados verdaderos tiranos. El hecho de que la Corona inglesa hiciese esta oferta

demostraba que no conocía ni remotamente a los filibusteros. Naturalmente, éstos rechazaron las tentativas reales, y emigraron en masa a las colonias del rey francés, donde siguieron sus actividades tradicionales, aunque preocupados de que la ambigua política de Luis XIV cambiase algún día en una dirección parecida a la inglesa. Afortunadamente, surgieron los conflictos bélicos europeos, y las flotas metropolitanas acudieron al Caribe en busca de carne de cañón filibustera para completar las dotaciones. Esto permitió ir tirando hasta que la Paz de Nimega, firmada el 17 de septiembre de 1678, volvió a dejarles sin empleo.

Los conflictos europeos fueron múltiples y permitieron cambiar el pabellón de enganche de los filibusteros. Primero, en 1672 ingleses y franceses se enfrentaron a los holandeses, atacando sus colonias. En 1673, España se alió con Holanda en su guerra contra Francia. Luego, los ingleses negociaron la paz con los holandeses, quedando los franceses frente a los holandeses y españoles.

La reconversión de los filibusteros

El viraje político jamaicano hacia la piratería lo inició el nuevo teniente de gobernador sir Thomas Lynch, quien llegó a la isla con las instrucciones que le ordenaban observar fielmente el tratado de 1670. Lynch debía anunciar pública y simultáneamente la paz con España y la proscripción de la piratería. El gobernador mandó leer el indulto real el 15 de agosto de 1671, haciendo constar al mismo tiempo que se habían cursado instrucciones similares a los gobernadores de Bermuda, Nueva Inglaterra, Nueva York y Virginia, lo que evitaría que nadie se hiciera ilusiones sobre posibles guaridas[1].

Los filibusteros huyeron en desbandada a la Tortuga o Saint-Domingue, como dijimos, donde los gobernadores franceses les acogieron encantados; pero una parte de ellos se quedó en Jamaica, pensando que aquella era otra rabieta del rey inglés debida a las presiones españolas y que duraría poco tiempo, al cabo del cual todo volvería a ser como siempre. Trataron así de seguir ejerciendo su oficio, hasta que comprobaron que la cosa iba en serio. Tal ocurrió, por ejemplo, con el capitán Johnson, que capturó un buque español de 18 cañones y asesinó a su capitán y a 14 de sus tripulantes. Luego se dedicó a piratear por la costa cubana durante algún tiempo y, finalmente, regresó a Jamaica, confiando que no se haría nada

[1] C. H. Haring, *op. cit.*, pp. 195-196.

contra él. Lynch mandó procesarle. Fue condenado y ejecutado cuando se demostraron sus crímenes. Hubo también algunos filibusteros, los menos, que abrazaron la agricultura como recurso vital. No hay memoria de que ningún filibustero ingresase en la Royal Navy. ¡Era demasiado! Quizá algún paciente historiador rescate algunos nombres en el futuro.

A poco de promulgarse el edicto, los gobernadores de La Habana y Santiago (Cuba) se quejaron a Lynch porque habían capturado algunos filibusteros ingleses, de los que emigraron a la Tortuga, que habían atacado y quemado dos poblaciones en la costa norte de Cuba, raptando mujeres y torturando a algunos vecinos. Lynch les contestó lacónicamente aconsejándoles ahorcarlos, ya que se trataba de piratas, según la nueva política. Los gobernadores siguieron, naturalmente, su consejo.

La labor de Lynch fue muy difícil, pues no contó con ninguna colaboración española. Tanto habían jugado los ingleses a disimular que perseguían a los piratas, que los españoles ya no se lo creían, negando provisiones y agua a los buques británicos que decían ocuparse de dicha actividad. A todo esto se sumaron las protestas de los comerciantes ingleses porque los corsarios españoles capturaban sus buques, asegurando que hacían contrabando, cosa probablemente cierta. La situación era especialmente grave en Campeche y Belice, donde los ingleses cortaban y traficaban con el palo tintóreo. Lynch decidió autorizar dicha actividad como una fórmula para dar ocupación a los bucaneros y corsarios reconvertidos en comerciantes, y Londres aprobó su política, pero limitando tal corta de palo a lugares despoblados de españoles, cosa difícil de realizar. Lynch fue relevado por lord Carlisle en enero de 1674, pero como éste tardó cuatro años en integrarse a su puesto, se nombró entre tanto un gobernador interino, lord Vaugham, que llegó a Jamaica a mediados de 1675, y tuvo que actuar con Morgan a sus órdenes.

Lord Vaugham se enfrentó a un auténtico calvario en su política de represión de la piratería, pues a todo lo anterior se sumó la benevolencia de su teniente de gobernador para con sus antiguos camaradas. Según Vaugham, su teniente de gobernador continuaba viviendo como un pirata, ya que casi siempre estaba en las tabernas bebiendo y jugando, cosas que en su opinión deshonraban el oficio que le había dado.

Lorencillo y Agramont

El filibusterismo refugiado en la Tortuga y Santo Domingo fue aprovechado por el gobernador D'Ogeron en la guerra de 1672, cuando Fran-

cia se enfrentó a Inglaterra y Holanda. En 1673 salió al frente de una expedición a conquistar Curaçao. En el viaje naufragó en la costa puertorriqueña, y sus hombres fueron atacados por los españoles. Según Exquemeling, los españoles encontraron a los filibusteros desarmados y los mataron, pero López Cantos ha verificado que fueron apresados 450 de ellos, de los que cuatrocientos se encontraban cerca de San Juan [2]. Sea como fuere, D'Ogeron logró escapar con vida y volvió a la Tortuga dispuesto a vengarse de los puertorriqueños. Un ataque a Puerto Rico terminó, sin embargo, en nuevo desastre.

Uno de los grandes filibusteros que empezaron a operar desde la Tortuga fue Laurent de Graff, llamado por los españoles *Lorencillo* a causa de su baja estatura. De Graff era holandés. Había sido artillero de la armada española y luego comandante de navío. Enviado a América, fue capturado por los bucaneros, a los que se incorporó con gusto. Su primera acción importante data de 1672 cuando asaltó Campeche. Ocupó el barrio de San Román e incendió dos guardacostas que estaban en el astillero. Se retiró despues de apresar un barco procedente de Veracruz [3].

En 1673 los españoles se reorganizaron frente a la piratería, reactivando la armada de Barlovento y autorizando el corso, que infligió algunos golpes notables, tales como la captura del filibustero criollo Diego Grillo. La situación mejoró tanto que, en 1675, la Corona española prohibió ahorcar a los filibusteros, condenándolos a obras de fortificación en el Caribe, lo que no dejó de ser una venganza sutil.

En 1676 se recrudeció la guerra de Francia contra Holanda y España. Ese mismo año murió D'Ogeron iniciándose la decadencia de la Tortuga. El protagonismo del filibusterismo francés pasó entonces a la zona francesa de Santo Domingo y sobre todo a su capital, Petit-Goave.

Centroamérica sufrió numerosos asaltos durante el bienio 1676-77. Al comenzar el mismo, unos 800 filibusteros ingleses arribaron al Portete, en Costa Rica, donde sufrieron un gran descalabro. El 7 de marzo de 1677 salieron de la laguna de Términos 250 piratas franceses e ingleses en dos fragatas y un bergantín, mandados por el capitán André Ribot. Atacaron Xalpa y Amatitlán. Mataron a algunos vecinos e hicieron numerosos prisioneros. Otros piratas hicieron lo propio en varias poblaciones tabasqueñas, como Villa Hermosa, Ayapa y Cupilco. En 1678 Lewis Scott atacó Campeche con dos barcos y ocho piraguas en los que llevaba

[2] A. López Cantos, *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*, Sevilla, CSIC, 1975, p. 290.
[3] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 238.

un total de 240 hombres. La fortaleza de la ciudad estaba defendida por sólo nueve soldados. Las compañías de pardos habían salido a las montañas acompañadas de 14 soldados. Ni siquiera estaba el capitán de la misma, pues don Alonso de Miranda, que así se llamaba el castellano, fue llamado por su mujer a las 11 de la noche al encontrarse indispuesta [4]. Scott llegó a la fortaleza y despertó a los centinelas para comunicarles que estaban presos. Luego ocupó la ciudad y la sometió al pillaje durante tres días. En la contaduría halló 4.229 pesos y 227 marcos de plata labrada. Al padre Juan Ángel y a otros vecinos les sometieron a tormento para que revelasen dónde habían escondido los tesoros. Igual hicieron con los religiosos del Hospital de San Juan de Dios. Según el testimonio de Pedro Vélez de Escalante, a uno de ellos, el padre Juan,

> lo ataron con una soga al cuello y lo guindaron de la verga del navío, y ya iba a morir en ese tormento, cuando le dieron una herida en la cabeza por no darles cuatro mil pesos que pedían por su rescate [5].

Tras causar otros muchos daños se reembarcaron, llevando consigo algunos indios para venderlos como esclavos en la laguna de Términos.

También se utilizó a los filibusteros contra los holandeses. El 19 de diciembre de 1676 arribó a la Martinica la flota francesa del almirante Jean d'Estées, que reclutó todos los que quisieron seguirle para su enfrentamiento con la flota holandesa del almirante Binkes, que se hallaba en Tobago. D'Estrées logró una victoria pírrica contra su adversario y volvió a la Tortuga por refuerzos: mil hombres y doce naves. Con estos efectivos zarpó el 7 de mayo de 1678 dispuesto a tomar Curaçao. La nueva operación fue otro fracaso, y rotundo además, pues la flota francesa embarrancó en las islas de las Aves. Sólo se salvaron cuatro barcos del desastre [6]. Pocos días después se firmó la Paz de Nimega, que puso fin al conflicto.

Luis XIV quiso resarcirse del desastre de las islas de las Aves y ordenó a D'Estrées preparar otra gran expedición en el Caribe. El almirante recomendó para dirigirla a Granmont de la Motte, jefe de la famosa Hermandad de los Hermanos de la Costa. Granmont, a quien los españoles llamaban Agramont, pertenecía a una buena familia parisina (su padre fue oficial de la guardia de Luis XIII), y se había visto obligado a huir de Francia por haber matado en duelo a un oficial que cortejaba a su hermana. Se refugió en Santo Domingo, y llegó a ser el jefe de la cofradía filibustera.

[4] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, pp. 56-57.
[5] *Ibid.*, pp. 56-57.
[6] A. Masiá de Ros, *op. cit.*, pp. 435-436.

Granmont recibió encantado el encargo, y preparó una flota de 20 naves y 2.000 filibusteros, con los que salió dispuesto a emular las hazañas del *Olonés*. El 10 de junio de 1678 forzó la entrada del golfo de Venezuela, y cuatro días después estaba frente a Maracaibo. Granmont la ocupó fácilmente, pues la habían abandonado sus vecinos. El escaso botín recaudado les indujo a asaltar más tarde Trujillo, igualmente abandonada por sus pobladores, y Gibraltar, ciudad que tomaron e incendiaron. Buscaron inútilmente tesoros escondidos por varios lugares y, finalmente, regresaron a Petit-Goave el 3 de diciembre con un botín de 150.000 pesos, insignificante para la la envergadura y costo de la operación.

El canto del cisne (1679-1688)

La década 1679-88 fue el canto del cisne filibustero. El nuevo monarca inglés, Guillermo de Orange, mantuvo la política de acoso a la piratería y los filibusteros ingleses tuvieron que abandonar el Caribe, ante los buques de guerra jamaicanos. Huyeron a las costas norteamericanas, al Pacífico e incluso al Viejo Mundo. Francia continuó amparando a los filibusteros debido a su guerra contra España, Holanda e Inglaterra.

Jamaica, martillo de piratas

Lentamente se fue logrando el milagro de que Jamaica se convirtiera en una colonia sin la menor relación con la piratería. El escaso filibusterismo jamaicano de esta época, posterior a la llegada del gobernador lord Carlisle en 1678, parece que se debió más a negligencia de la autoridad inglesa, que a su aquiescencia. Carlisle actuó con dureza en numerosos casos. Sawkins fue capturado y encarcelado, estando pendiente de juicio en diciembre de 1679. Essex y 20 de sus compañeros fueron sentenciados por piratas, declarando en el juicio que habían partido de Jamaica engañando a Carlisle con el pretexto de cortar palo en Honduras [7]. La úni-

[7] Carlisle había protegido la corta del palo tintóreo en la laguna de Términos, contrariando las órdenes dadas en 1679 por su monarca de procurar que los filibusteros se dedicaran a cultivar la tierra, abandonando dicha actividad. Esto preocupó mucho al gobernador de Mérida, Lyayseca, que en 1680 hizo una limpieza en dicha laguna, apresando a mil personas entre cortadores y esclavos, además de todos sus buques. Lamentablemente, los españoles no dejaron ninguna guarnición en dicho lugar, y a poco de marcharse volvieron los ingleses. C. H. Haring, *op. cit.*, pp. 219-220.

ca operación notable del filibusterismo jamaicano en estos años fue la emprendida por Sharp, Coxon, Essex, Allison, Row y Margot a Portobelo, que estudiaremos más adelante; pero tan pronto como Carlisle supo lo que había ocurrido, dio un auto (mayo de 1680) ordenando la captura de todos ellos. El gobernador tuvo que partir de Jamaica unos días después. Su buque de guerra encontró accidentalmente la flotilla pirata del capitán Coxon y ordenó perseguirla y apresarla. Sólo logró capturar dos buques medianos abandonados por sus tripulantes.

Tras la partida de Carlisle, quedó gobernando Jamaica Henry Morgan en su categoría de teniente. Su actuación fue esta vez de celoso defensor de la política de su monarca. Ratificó la orden de captura contra los asaltantes de Portobelo y detuvo a tres de ellos. Luego, cuando supo que el corsario holandés, Jakob Everson, había arribado a la costa jamaicana con un barco como botín, decidió arrestarlo personalmente y con arreglo a sus métodos tradicionales de pirata, pues se aproximó al buque del holandés con un bajel mediano y 50 hombres, y lo abordó en plena noche. Everson y algunos de sus compañeros lograron fugarse, pero casi todos fueron hechos prisioneros. Fueron juzgados, condenados y ejecutados en 1681.

El 25 de mayo de 1682 arribó a Jamaica como gobernador sir Thomas Lynch, bien conocido en la isla por su actuación anterior contra la piratería cuando era teniente de gobernador. Lynch encontró serias dificultades en su trabajo, ya que no colaboraban con él los gobernadores ingleses de las colonias americanas. Protestó por ello, y logró que el Rey diese una proclama el 12 de marzo de 1684 pidiendo colaborar a dichos gobernadores. Sus relaciones con Saint Domingue fueron también difíciles, pues no quiso enfrentarse abiertamente con los gobernadores de dicho nido filibustero. Hay que tener en cuenta que tampoco estos gobernadores querían dicho enfrentamiento, manteniendo una política ambigua como ha señalado Haring:

> excepto en Petit-Goave, los franceses deseaban sinceramente conservarse en paz con Jamaica, y hacían cuanto podían por satisfacer las demandas de los ingleses, siempre y cuando no perjudicaran directamente los intereses de los filibusteros. Se hallaban en la misma situación que Lynch en 1671, el cual, aunque anhelando hacer justicia a los españoles, no se atrevía a enajenarse la voluntad de los filibusteros para evitar que éstos volviesen sus armas contra Jamaica[8].

[8] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 240.

Pese a esto, Lynch se quejó varias veces a los gobernadores franceses por apoyar el filibusterismo e incluso

> también escribió a Inglaterra con el fin de pedirle al Consejo que averiguara con el Embajador francés si aquellos gobernadores tenían autorización para expedir comisiones bélicas, a fin de que sus fragatas pudiesen distinguir entre la piratería y el corso lícito.

Lynch murió en Jamaica el 24 de agosto de 1684, siendo sustituido por el teniente gobernador Hender Molesworth, ya que Morgan había sido suspendido de su cargo por embriaguez, desorden e incitación a la desobediencia contra el gobierno. El balance de la piratería inglesa durante el último cuarto de siglo lo hizo por entonces el marqués de Barinas en 1685, anotando que durante el reinado de Carlos II de Inglaterra (1660-1685) España había perdido

> 60 millones de coronas, cómputo que sólo abarcaba la destrucción de pueblos y ciudades, sin la pérdida de más de 250 buques mercantes y fragatas[9].

Téngase en cuenta que en ese cuarto de siglo figuraron las grandes acciones de Morgan, Mansvelt, etc. Era el balance de una piratería inglesa que prácticamente había muerto ya. El 22 de mayo de 1688 Jacobo II dio su último decreto contra el filibusterismo, enviando a todas las colonias en América el ultimátum de indulto a todos los piratas para que se entregaran en un plazo prudencial. Tras esto ordenó zarpar a la escuadra de sir Robert Holmes con la misión de acabar con todos los piratas que quedaran en las Indias occidentales[10]. A fines de dicho año Jacobo II tuvo que huir a Francia, y la corona inglesa fue a parar a Guillermo de Orange, quien tampoco modificó su posición frente a la piratería del Caribe. Ese año de 1688 fue el primero desde hacía muchas décadas en que los territorios españoles estuvieron libres del azote de la piratería por primera vez desde hacía mucho tiempo.

Antes dijimos que parte de la diáspora filibustera inglesa se hizo hacia las costas norteamericanas. El éxodo comenzó en 1683 con Miguel

[9] C. Fernández Duro, *Armada española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de Aragón,* Madrid, 1896, 9 vols.; Madrid, Museo Naval, 1972-73, t. V, p. 310.

[10] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 411.

Landresson, alias *Breha*, compañero de Pain en su expedición a San Agustín. En dicho año arribó a Boston para vender su botín y encontró toda clase de facilidades por parte de sus comerciantes, que le compraron todo el oro, plata, cacao y joyas robadas que llevaba. Y todo ello con una completa discreción por parte del gobernador de la plaza. Esto decidió al propio Pain a visitar Rhode Island. El recaudador de los impuestos de aduanas le arrestó entonces, junto con su buque, pero el gobernador intervino para ponerle en libertad. En Nueva Providencia (Bahamas) su gobernador, Robert Clarke, seguía expidiendo patentes de corso como si nada hubiera pasado. El gobernador de Jamaica protestó por ello a Londres y Clarke fue sustituido por Robert Silburne. Nada se solucionó, sin embargo, pues Silburne dijo no tener fuerzas suficientes para enfrentarse a los piratas. En 1685 arribó a su gobernación Thomas Pain, que acababa de efectuar un ataque a la costa de Florida, asociado con otros cuatro filibusteros. Silburne tuvo que hacer la vista gorda. En enero de 1686, el indignado gobernador de La Habana envió al archipiélago una fuerza de 250 hombres que se comportaron como verdaderos piratas. Saquearon Nueva Providencia, mataron a tres hombres y se llevaron un botín de 14.000 libras. Al año siguiente los españoles repitieron la razia.

La colonia donde mejor acogida se brindaba a los piratas era Carolina. Allí encontraban compradores para sus botines, y buques y tripulantes para sus empresas. Esta anómala situación fue denunciada por el gobernador de Jamaica, lo que dio origen a la proclama del monarca inglés del 12 de marzo de 1684, antes citada. Como no se le hizo caso, los españoles volvieron a tomarse la justicia por su mano. Tres galeras de San Agustín con 150 hombres atacaron varias haciendas próximas a Charleston y la colonia escocesa de Port Royal a fines de 1686. La llegada del nuevo gobernador, James Colleton, con instrucciones contra los piratas, evitó que saliera una operación de castigo hacia las posesiones españolas. Charleston siguió, sin embargo, protegiendo la piratería durante la última década del siglo[11].

En las Bahamas, el gobernador Markham, perteneciente a la colonia cuáquera de Pennsilvania, siguió permitiendo que los piratas vendieran sus botines y reparasen sus naves a orillas del Delaware sin que el honrado William Penn dijera nada sobre el particular. En cuanto al gobernador Fletcher de Nueva York, estaba aliado con los filibusteros, les compraba sus mercancías hurtadas y les permitía pasear tranquilamente por la ciu-

[11] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 224.

dad sin hacer el menor caso de las ordenanzas reales. Hasta en Jamaica hubo un momento de debilidad hacia la piratería con la breve actuación del nuevo gobernador, duque de Albemarle, nombrado en 1687, lo que motivó las protestas de los agricultores y comerciantes. Murió a los pocos meses, regresando la isla a la política anterior de represión de la piratería. Todo esto fue extinguiéndose lentamente después de 1688, como dijimos, aunque dejó excelentes dividendos a las colonias norteamericanas [12].

La diáspora al Pacífico

Más interesante fue la diáspora filibustera al Pacífico americano. Se va a iniciar como resultado de una junta de los capitanes Sharp, Coxon, Essex, Allison, Row y Magott en Point Morant (Jamaica, diciembre de 1679) en la cual se acordó simplemente tomar Portobelo. El 7 de enero de 1680 salieron hacia allí en cuatro barcos y dos goletas. Una tempestad los dispersó, pero lograron llegar al anhelado terminal de las flotas, donde se les unieron los capitanes Cooke y Lessone con sus navíos y tripulaciones. Lograron así reunir una fuerza de unos 300 hombres.

El 17 de febrero cayeron sobre Portobelo, que capturaron sin mucha dificultad. Los vecinos se atrincheraron en el fuerte, esperando ayuda de Panamá. Los atacantes saquearon la ciudad y se retiraron al día siguiente, antes de que vinieran refuerzos. Tras apresar dos mercantes españoles, procedieron a repartir el botín, que dio un buen dividendo de 100 pesos para cada parte. Alcanzaron luego Bocas del Toro, sitio en el cual carenaron sus embarcaciones y se avituallaron. Allí se les unieron otros dos corsarios jamaicanos, Richard Sawkins y Peter Harris. En un nuevo consejo se tomó entonces la decisión de pasar a la costa del Pacífico, que ofrecía grandes posibilidades y estaba libre de la persecución inglesa. El 5 de abril de 1680 emprendieron la travesía ístmica, que hicieron sin obstáculos, guia-

[12] Tal como señaló J. Luciano Franco, los piratas armados en Boston, Newport, Filadelfia y Nueva York llevaron a ellos tesoros de metales preciosos; especias y conservas y «Curtis P. Nettels, en su interesante monografía *La oferta del dinero en las colonias norteamericanas antes de 1720,* presenta a buques piratas aislados, aportando con frecuencia cargamentos valorados entre 50.000 y 200.000 libras; señala que la sola provincia de Nueva York obtenía anualmente un tesoro equivalente a 100.000 libras esterlinas de este tráfico ilícito; y refiere que el mejor aprovisionamiento en especias, antes de 1700, se debe indudablemente al apoyo prestado a las expediciones de piratería y a las ganancias obtenidas con ella por algunas de las mejores cabezas de las ciudades del Norte». J. L. Franco, *Ensayos Históricos,* La Habana, 1974, p. 49.

dos por algunos indios. Una vez en Puerto Perico se apoderaron de 30 canoas, con las que se enfrentaron a una flota española formada por el *Santísima Trinidad*, un buque de 400 toneladas, bien artillado, y otros cuatro de menor porte. Según Gall, el *Santísima Trinidad* era el buque más poderoso del Pacífico americano [13]. Los filibusteros lo abordaron y capturaron, poniendo luego rumbo a la ciudad de Panamá. En este puerto apresaron otras naves. Se trasladaron luego a la isla de Taboga para reparar y acondicionar las naves, repartir el botín logrado y escoger el próximo objetivo. Surgieron entonces las diferencias, y Coxon decidió volver al Caribe con 40 de sus hombres. El resto, dirigido por Richard Sawkins, intentó atacar Panamá y siguió hacia el sur. Al asaltar Remedios murió Sawkins, sucediéndole en el mando Bartholomew Sharp. Los filibusteros carenaron en la isla Gorgona y se aproximaron a Guayaquil con ánimo de tomar dicha plaza. Unos prisioneros le informaron de la calidad de sus defensas y Sharp prosiguió hacia Arica, puerto al que llegaba la plata potosina. Según anunció a sus hombres, allí podría cogerse un botín que permitiría repartir 2.000 pesos a cada filibustero, lo que animó a todos. Durante la travesía encontró un buque español al que logró rendir, apoderándose de numerosos prisioneros. El capellán del buque y el doctrinero de Puná, que iban a bordo, fueron echados al mar [14]. El 26 de octubre llegaron a Arica, donde encontraron al vecindario armado y a la defensiva, por lo que Sharp volvió a desistir de atacar. Continuaron por ello hasta Coquimbo (13 de diciembre), ciudad que los vecinos abandonaron al ver llegar a los piratas. Esto les permitió hacer un buen pillaje al que siguió el incendio de la población. Arribaron a continuación a La Serena, cuyos pobladores se espantaron a la primera descarga. Sharp no encontró dinero y exigió un tributo de quema de 95.000 pesos, que su corregidor ofreció pagar en algún tiempo. Tal como ha señalado Encina, trataba de ganar tiempo, pues era una «cifra fantástica que no podría reunir ni aun juntando todos los dineros de todos los pobladores» [15]. Sharp comprendió al fin que no se lo darían jamás e incendió la ciudad. Tras esto, los filibusteros arribaron a Juan Fernández, donde estallaron nuevamente disensiones entre ellos. No se habían resuelto todavía el 22 de enero de 1681, cuando fueron sorprendidos por una armadilla española. El *Santísima Trinidad* logró huir. Los filibusteros destituyeron entonces a Sharp y eligieron capitán a John Walting, pidiéndole

[13] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 195.
[14] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 65.
[15] F. A. Encina, *Resumen de la Historia de Chile,* Santiago, Zig Zag, 1970, t. I, p. 232.

que les condujera a Arica. El 9 de febrero de 1681 arribaron a dicho puerto y desembarcaron. Una contraofensiva española les desbarató la operación, muriendo en ella Walting. Sharp fue elegido jefe nuevamente, y puso rumbo al Norte. A primeros de mayo estaba en el golfo de Nicoya, y al mes siguiente saqueó Puerto Caldera, retirándose a las Galápagos para reparar naves. Una vez realizado este trabajo prosiguó hacia el Sur con tan buena fortuna que pudo encontrar el navío *San Pedro* (junio de 1681), donde los filibusteros pudieron apropiarse de 40.000 pesos. Poco después capturaron otro, el *Santo Rosario*, en el que robaron 7.000 pesos despreciando 700 barras de plata, que creyeron eran de estaño [16]. Tras una nueva escala en las islas Chiloé, donde abandonaron todas las naves menos la *Santísima Trinidad*, pasaron el cabo de Hornos y regresaron al Atlántico. El 28 de enero de 1682 llegaron a Barbados, donde vieron la fragata *Richmond*. Temerosos de ser capturados, levaron anclas y arribaron a la Antigua, cuyo gobernador les negó licencia para atracar. Resolvieron entonces separarse. Varios de ellos desembarcaron en la Antigua, pero Sharp y otros 16 prosiguieron a las islas Nevis y de allí a Inglaterra. El reparto del botín fue una verdadera miseria, ya que a cada pirata le correspondieron sólo 24 pesos. Los filibusteros fueron además juzgados en Londres, a instancias del embajador español. No se les pudo condenar por falta de pruebas. Cuatro de ellos regresaron luego a Jamaica, donde fueron nuevamente procesados, hallándose culpable a uno [17].

Las acciones de Sharp y sus compañeros demostraron que aún seguía siendo fácil sorprender las plazas de las costas panameñas y las enormes posibilidades de piratear en el Pacífico, motivo por el cual la Corona española dio algunas disposiciones para evitar ataques similares en el futuro [18]. Las aventuras de Sharp y sus camaradas se recogieron en cinco

[16] El cargamento más valioso del *Santo Rosario*, como señala Bradley, era una magnífica colección de mapas con instrucciones para la navegación en la Mar del Sur que más tarde fueron copiados en Londres por William Hacke y que se encuentran en la Biblioteca Británica, conocidos como *A Haggoner of the great South Sea*. P. T. Bradley, *op. cit.*, p. 276.

[17] C. H. Haring, *op. cit.*, pp. 223-224.

[18] En 1683 se dieron dos cédulas, ambas fechadas el 18 de junio. La primera ordenó al ingeniero don Luis Venegas, que estaba haciendo las fortificaciones de Portobelo, que hiciese una estacada en el arrabal de Santa Ana, que trasladase el castillo de Chepo al islote de Bayamo, que hiciese el fuerte de Nuestra Señora del Pilar frente al castillo de San Felipe de Portobelo para cerrar el puerto y que construyese cuatro atalayas en Punta Paitilla y en la isla de Taboga, para ver llegar al enemigo. La segunda cédula se dio ante «las noticias que se recibieron (en la Junta de Guerra) de Tierra Firme de haber pasado a

relatos notables que causaron enorme impacto en Inglaterra, estimulando a otros a seguir su ejemplo. Inauguraron la nueva etapa los comerciantes londinenses y el duque de York, que fletaron una nave en corso, la *Cygnet*, que entregaron al capitán Charles Swan para que contrabandease en la costa pacífica americana. Otros corsarios, John Eaton y John Cook, tuvieron el mismo propósito y salieron de Inglaterra en 1683. El último de ellos marchó primero a Guinea, donde capturó una gran urca de 36 cañones a la que bautizó como *Bachelor's Deligth*. Se dirigió con ella hacia América, cruzó el cabo de Hornos, y empezó a recorrer la costa chilena. Cerca de Valparaíso se encontró a Eaton. Decidieron unir sus fuerzas y subieron por la costa chilena, obteniendo algunos descalabros. Hubo disensiones y un duelo entre las dos naves principales, en el que murió Cook [19]. Su tripulación eligió entonces capitán al contramaestre Davis, quien no quiso continuar con Eaton. Siguió por su cuenta hacia Perú y allí se encontró con la *Cygnet*, que mandaba Swan. Se asociaron y dirigieron a Guayaquil, pero no pudieron tomarlo. Siguieron entonces hacia Panamá con ánimo de asaltar la flota de la plata. Al llegar a sus proximidades hallaron con sorpresa unos 300 filibusteros franceses que habían tenido la misma idea de ellos: pasar al Pacífico. Los dirigía el capitan Gronet. Los piratas se entendieron fácilmente y entregaron a Gronet un buque de buen porte. Al día siguiente encontraron otros 200 filibusteros de Jamaica que iban en veleros y los mandaba el capitán Townley. Se reunió así una fuerza formidable de unos 2.000 filibusteros en el Pacífico, listos para caer sobre la flota de la plata. La flota llegó, en efecto, el 7 de junio de 1685 y era, lógicamente, la armada de la Mar del Sur. Estaba formada por 14 buques. Davis, a quien se había confiado el mando supremo filibustero, ordenó abordarla, ya que comprendió lo inútil de trabar combate naval. Los buques españoles dispararon la artillería y los piratas se desbandaron. Davis ordenó entonces disparar contra los españoles, pero fue respondido y los filibusteros huyeron en desbandada para no caer en

aquellos mares algunos navíos franceses» y mandó que se construyesen dos naves en Portobelo y Cartagena de mediano porte para impedir que los indios ayudasen a dar entrada a los piratas, y que en Puerto Perico hubiese dos bergatines chatos que recorriesen desde Panamá a la ensenada de Darién y desde Paitilla a Perico, que las embarcaciones pequeñas que iban de Perú a Panamá se protegiesen junto a la muralla y que a los navíos que «habían de dar fondo en Perico se les quitase el timón y la artillería, de suerte que quedasen inútiles al enemigo». Cedulario, t. 19, fols. 256-257 vto. n.os 314-316. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[19] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 68.

manos del enemigo. Aquella noche se celebró un consejo filibustero en el cual hubo que separar a Davis y Townley para que no se mataran. Su resultado fue la escisión del grupo [20]. Swan estuvo luego en Nueva España, desde donde puso rumbo a Filipinas; Groignet y Taveneau de Jussan recalaron en Nicaragua y Costa Rica; Davis atacó diversas plazas peruanas como Sechura, Saña y Santa (1686), y, finalmente, Casma y Huaura. Envalentonado por sus éxitos, desembarcó en Pisco el 11 de julio de 1686, sufriendo un descalabro frente a las milicias.

Davis puso rumbo a Guayaquil, donde encontró al grupo de filibusteros franceses de Gronet, aunque sin su jefe, que había muerto hacía unas semanas. Con aquel refuerzo atacó la plaza el 21 de abril de 1687, logrando conquistarla mientras gran parte de sus vecinos huían a la selva. Los filibusteros se apropiaron de 70.000 patacones –134.000 pesos, según los pobladores–, perlas, joyas, plata labrada y mucha mercancía valiosa, así como de 14 navíos recién construidos en sus astilleros. Szászdi nos dice:

> Los franceses hicieron celebrar un tedéum en la iglesia mayor, luego encerraron allí a las mujeres y niños que tomaron por rehenes, mientras los varones eran conducidos a Santo Domingo: 700 en total. Escogieron a los 25 prisioneros más distinguidos. Fueron colocados en semicírculo con un pirata con un puñal levantado junto a cada uno. El alguacil mayor Lorenzo de Sotomayor –posiblemente el vecino más rico– fue humillado por un mulato de su servidumbre, que se había unido a los piratas [21].

Los filibusteros pidieron un tributo de quema de 100.000 pesos y 400 cargas de harina, que los vecinos regatearon hasta 40.000 y con la advertencia de que tenían que pedirlos a Quito. Se dio un plazo para ello, quedando las mujeres y los niños como rehenes. Incluso se decapitó a cuatro prisioneros por la tardanza. Finalmente se acordó darles 22.000 pesos con tal de que se fueran de una vez. Los filibusteros abandonaron la ciudad el 26 de mayo.

Los piratas fueron perseguidos por la armada de la Mar del Sur, reforzada con una flota corsaria organizada por los comerciantes limeños y conocida como armada de Nuestra Señora de la Guía. Fueron empujados hacia el Norte. Al llegar a la bahía de Fonseca, doscientos de ellos se internaron el 1 de enero de 1688 para volver al Caribe. Davis siguió hacia

[20] F. y J. Gall, *op. cit.*, pp. 204-205.
[21] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 70.

Magallanes, dobló el cabo de Hornos con su *Bachelor's Delight* y navegó por el Atlántico hasta fondear en Jamaica en la primavera de 1688. Allí recibieron con sorpresa un decreto de amnistía para los filibusteros otorgado por el rey inglés. Los restantes filibusteros fueron capturados por la armada de la Mar del Sur en 1688.

Para reforzar la defensa de Nueva España, la Corona ordenó a su virrey en 1690 que armase una flotilla con el producto de la media annata que se cobraba a las encomiendas, y se reforzara la armada con los guardacostas de las islas de Barlovento[22].

Filibusteros de buena familia

Después de morir D'Ogeron (1776) hubo en Saint-Domingue un gobernador ilegal, llamado M. de Pouançay, que logró enemistarse simultáneamente con los filibusteros y con la metrópoli. Luis XIV había iniciado otro cambio político y prohibió a su gobernador otorgar patentes de corso, pero tampoco fue muy exigente en mandar reprimir la piratería[23]. Los filibusteros se dedicaron entonces a falsificar las patentes que tenían de épocas anteriores, cambiando los nombres o las fechas. Pouançay murió en 1683 y al año siguiente llegó a Petit-Goave el nuevo gobernador, M. de Cussy, con instrucciones de París de acabar con los filibusteros. Cussy vio alarmado la situación de Saint-Domingue, sobre todo a partir de la ruptura de la paz entre Francia y España en 1684[24], y comprendió que su gobernación estaba seriamente amenazada, a menos que

[22] Cédula de 16 de octubre de 1690. Cedulario, t. 3, fol. 237, n.º 137. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[23] El marqués de Mantenau, de la armada real francesa, prestó ayuda a unos piratas llamados Willem Riet y *Jean* para carenar el mercante español *Nuestra Señora de la Concepción* en el paraje de Camba a cambio de 130 cajones de azúcar y algunos géneros. El marqués de Mantenau mandaba la fragata de guerra *Sorcière* con la misión de reprimir la piratería. En cuanto a los piratas citados, se apoderaron de los mercantes *Nuestra Señora de la Concepción* y *El Santo Ecce Homo*, que transportaban una carga de tabaco y azúcar, en diciembre de 1681 cuando hacían la ruta de Cuba a Cartagena. Esta noticia le fue facilitada a la Corona española por Inglaterra, y cabe pensar que sería de la autoría del gobernador de Jamaica. Carlos II dio una cédula poniendo en estado de alerta los puertos indianos. Cédula de 4 de julio de 1682. Cedulario, t. 38, fol. 336, n.º 282. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[24] En 1684 había comenzado la repoblación de la isla Española. En dicho año llegaron las primeras 108 familias canarias, con un total de 543 personas, que fueron repartidas por distintos lugares de la isla. Su grupo mayor se estableció a orillas del río Ozama. F. Moya Pons, *op. cit.*, p. 107.

lograra un entendimiento con los filibusteros, lo que le decidió a seguir otorgando patentes de corso. Es más, pidió que llamaran a los hermanos filibusteros que se encontraban en otros parajes. Tal política motivó el verdadero canto del cisne del filibusterismo francés, en el que brillaron los nombres de *Lorencillo*, Granmont y el caballero Franquesnay, los dos últimos pertenecientes a buenas familias francesas; pero también hubo infinidad de protagonistas anónimos, como los que asaltaron e incendiaron Santa Marta por decimoctava vez en 1679 [25].

Los golpes contra las plazas españolas se habían reanudado en 1679 con los dos grandes desastres de Granmont y Franquesnay. El primero de ellos fracasó al intentar asaltar Puerto Príncipe (Cuba). Franquesnay tuvo otro descalabro en Santiago de Cuba. Pierre de Franquesnay había merodeado por la isla de Pinos y la costa cubana durante los años 1677 y 1678. Finalmente, el 28 de agosto de 1679 se presentó ante Santiago de Cuba al frente de una flotilla de 10 naves y unos 800 combatientes. Dividió su fuerza en dos columnas para atacar la ciudad, pero una de ellas se perdió en la selva. Encontraron entonces un santiagueño loco llamado Juan Perdomo, al que le obligaron a servirles de guía. Les condujo, efectivamente, hacia la ciudad pero antes de llegar a ella toparon con la otra facción perdida de filibusteros. Juan Perdomo empezó a dar gritos de «¡Santiago, cierra España!» y la otra hueste atacó, creyendo que se trataba de soldados españoles. En la espantosa confusión se mataron unos a otros antes de descubrirse el error. Entonces Franquesnay vio avanzar hacia los suyos una verdadera tropa española, y ordenó retirada [26].

En 1680 Granmont volvió a salir de Petit-Goave con 17 naves, 1.900 hombres y 328 cañones para atacar Cumaná a pleno día y batiendo tambores. Una vez dominada la saqueó y cogió 150 prisioneros, el gobernador entre ellos. Un contraataque español le obligó a reembarcarse precipitadamente, siendo incluso herido. Pasó luego a La Guaira, que retuvo en su poder varios días, hasta que supo que venían tropas de Caracas. Regresó a Santo Domingo con un escaso botín.

La mayor operación filibustera de estos años fue el ataque a Veracruz, planeada por los renombrados Granmont, Laurent de Graff y Nicolás Van Horn en Petit-Goave a comienzos de 1683. Reunieron en cabo Catoche

[25] Faltaría aún el decimonoveno asalto e incendio de esta ciudad, realizado también por otros filibusteros anónimos en 1692. L. A. Miramón, «Incursiones corsarias en el siglo XVII», en *Curso Superior de Historia de Colombia,* Bogotá, 1951, t. VI, p. 190.

[26] F. Mota, *op. cit.,* p. 128.

un total de 13 naves y más de 2.000 hombres y se dirigieron hacia su objetivo esperando llegar en el momento en que la plata estuviera lista para ser embarcada en la flota. Veracruz tenía buenas defensas, pero menos de 300 soldados.

Los filibusteros se aproximaron al puerto mexicano el 17 de mayo de 1683, enviando a dos embarcaciones para investigar la situación del mismo. Se trataba de dos barcos españoles capturados y enarbolaban bandera española para no despertar sospechas. El gobernador de la plaza creyó que eran la avanzadilla de la flota, aunque las naves hicieron una maniobra sospechosa, virando en redondo y alejándose. Los atacantes desembarcaron mil hombres cerca de la ciudad. Trabaron combate con una patrulla de ronda y luego cayeron sobre los desapercibidos vecinos de Veracruz, que estaban cenando. Guiados por los filibusteros que habían vivido en la población, la tomaron fácilmente, aunque hubo resistencia en el fuerte de San Juan de Ulúa. El golpe fue magistral, pues efectivamente pudieron apoderarse de la plata que estaba lista para ser embarcada, pero los filibusteros no tuvieron bastante con ella, ni con el enorme botín fruto del pillaje: tejuelos de oro, barras de plata, harina, aceite, objetos del culto, urnas, jamones, etc. Se despojó de todo a personas, casas, templos y conventos. Empezaron entonces los excesos que recordaban los días de Morgan. Los 350 vecinos (unas seis mil personas) fueron encerrados en una iglesia donde murió una buena parte de ellos de sed o inanición. Los piratas llegaban periódicamente para llevarse a las mujeres y forzarlas. Según testimonió Lerdo de Tejada,

> las mujeres pasaron muchos trabajos, porque su maldad [de los piratas] no reservaba blanca, ni prieta, ni doncella, ni casada, que a fuerza de su vigor no la sacasen, llevándolas a forzarlas [27].

El segundo día, 19 de mayo, empezaron los tormentos para dar con los escondites de los tesoros. *Lorencillo* mandó llevar pólvora a la iglesia, transformada en cárcel, y amenazó prenderle fuego, con todos los vecinos dentro, si no le revelaban dónde estaba el dinero. Se produjo una situación de pánico en la que murieron muchos pobladores y otros resultaron heridos. El gobernador Luis de Córdoba fue encontrado escondido entre la paja de un establo y exigieron 70.000 pesos por su persona, que pagó escrupulosamente. La ambición de los piratas era insaciable.

[27] Recogido en J. Juárez Moreno, *op. cit.*, p. 197.

Mientras sucedía todo esto llegó la flota de España, que no se atrevió a atacar a los piratas, limitándose a anclar sus naves a la vista de la ciudad. Los filibusteros quedaron aterrados, recordando lo ocurrido con Hawkins y Drake, y procedieron a huir en desbandada cargando los botines que pudieron. El 22 de mayo, en el momento del reembarco, aparecieron además tropas españolas enviadas desde la capital. La avanzadilla de la caballería, que iba en vanguardia, mató a algunos piratas, pero éstos pudieron evacuar la plaza con gran parte su enorme botín y llevándose además mil ochocientos prisioneros, esclavos en su mayoría.

El reparto del botín se hizo en la isla de los Sacrificios. Se asegura que se hicieron mil porciones de a 800 piezas de a ocho. Como de costumbre hubo muchas disensiones. *Lorencillo* y Van Horn tuvieron un duelo a espada, quizá por un cofre en el que el último había guardado las joyas más valiosas, o por ciertas injurias que había dicho de su compañero o por ambas cosas a la vez. En el combate, *Lorencillo* hirió en un brazo a Van Horn, que se encerró en su nave. Murió de gangrena a los 25 días, cuando volvían por cabo Catoche[28]. Antes de terminar el reparto, además, apareció la flota española mandada por don Diego de Zaldívar, que estuvo a punto de acabar con los filibusteros. Una calma inesperada, que aprovecharon los piratas para huir, la dejó inmovilizada de pronto.

Los atacantes se dispersaron luego. El capitán francés, Jalés, con seis naves se dirigió a Nueva Inglaterra; el capitán Brade, con otras seis, hacia Florida, donde intentó atacar San Agustín con poca suerte; el resto de la flota, con *Lorencillo* y Granmont, marchó hasta la isla de las Mujeres, y desde allí a Jamaica y Petit-Goave. El gobernador de Jamaica decidió hacer la vista gorda ante el enorme botín que portaba *Lorencillo*. En cuanto a Granmont, se encontró con la armada de Barlovento cuando llegaba a su madriguera. Descargó rápidamente cuanto tenía de valor en unas lanchas, y abandonó los barcos, que cayeron en manos enemigas. Sus hombres se trasladaron a Jamaica en un buque inglés. Los restantes filibusteros fueron cayendo luego en manos españolas. La armada de Barlovento apresó a quince de ellos en la isla Corines y, posteriormente, a la balandra del capitán Roberts y el barco del capitán Peter Carr. La flota de Zaldívar apresó en Caimán Chico seis naves filibusteras, entre las que se encontraba la de Antoine Bernal, que había estado en Veracruz. Esta armada arribó a España el 14 de diciembre de 1683 con 110 filibusteros a bordo. Se ahorcó a todos los jefes y se condenó a galeras a los marineros.

[28] *Ibid.*, p. 238.

La armada de Barlovento prosiguió su limpieza de piratas, y en 1684 aprehendió en Tampico otro buen contingente. 104 de ellos fueron llevados a Veracruz, donde se ahorcó a 14. La Corona había ordenado ahorcar *in situ* la mayor cantidad de piratas posibles, ahorrando los costos de enviarlos a España para hacerlo allí, como dijimos en el capítulo primero. Precisamente en 1684 ratificó tal normativa (mandada anteriormente por cédulas de 1672, 1673 y 1683):

> que a los cabos o capitanes de los piratas que se apresasen, constando del delito, se les castigase allá [en América] ahorcándolos o pasándolos por las armas *ad modum belli*[29].

Lorencillo volvió a Santo Domingo dispuesto a organizar una nueva expedición a Veracruz para recuperar todo el botín que habían perdido con el alboroto que se formó, pero falleció el gobernador De Pouançay y le sustituyó Paul Tarin de Cussy, quien se lo prohibió por las órdenes recibidas de París, como dijimos. Tampoco iban bien las cosas en Jamaica, donde el gobernador había mandado ajusticiar a los desafortunados piratas que llegaron a bordo del *Delfín*. *Lorencillo* consideró que su vida no estaba demasiado segura y emprendió un crucero hacia Cartagena en noviembre de 1683. Cerca de dicha plaza capturó varias naves enviadas por el gobernador de la ciudad, y siguió hacia Honduras. Otros compañeros suyos asaltaron Puerto Caballos, intentaron atacar Portobelo y saquearon Puerto España (Trinidad). En 1685 planeó otro gran golpe, asociado con Granmont, con quien se había reconciliado. Juntos decidieron invadir Yucatán y establecer allí una colonia filibustera, dado lo incómodo que iban resultando ya Saint Domingue y Jamaica. El gobernador Cussy trató de disuadirles, pero no lo logró. Reunieron una fuerza de 20 naves y 2.500 hombres y se dirigieron a la isla de Vaca, lugar en el cual, fieles a las tradiciones filibusteras, hicieron consejo para exponer el plan. El consejo estimó tantear antes el terreno mediante un ataque a Campeche[30].

El 6 de junio de 1685 llegaron a Campeche los viejos camaradas *Lorencillo* y Granmont. Los pobladores aprestaron sus defensas, pero fueron pronto desbordadas. Los soldados se replegaron entonces al hospital y, finalmente, a la iglesia, donde quedaron cercados. Los atacantes se sintieron ya dueños de la situación, pero se llevaron una gran sorpresa, ya que

[29] Cédula de 6 de marzo de 1684. Cedulario, t. 38, fol. 354 vto., n.º 300. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. XI, en prensa.

[30] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 238.

cuando lograron entrar en la iglesia la hallaron vacía. Los españoles la habían evacuado por un subterráneo que se decía venía del tiempo de los mayas, y se habían marchado al monte, donde se escondieron. El día 12 aparecieron unos refuerzos de Mérida, que fueron reducidos sin dificultad. Los filibusteros emprendieron entonces un saqueo sistemático de Campeche que duró 56 días. De los 300 españoles que quedaron como rehenes fueron asesinados veinte, nueve de ellos en la plaza principal y ante sus convecinos. Viendo que no sacaban nada más, planearon asaltar Mérida, enviando a dicha ciudad 500 hombres al mando del capitán Baldraque. En un encuentro con una tropa española en Xampoloc fueron derrotados. Cuarenta filibusteros fueron apresados y 19 perdieron la vida, entre ellos el capitán. Los restantes volvieron a Campeche y dieron la voz de alarma.

Agramont y *Lorencillo* decidieron evacuar la ciudad antes de que llegaran más tropas. Pidieron un tributo de quema, y como se les negó incendiaron algunas casas. Finalmente se reembarcaron con el botín. Granmont clamaba venganza y comenzó a asesinar a algunos de sus prisioneros, pero *Lorencillo* le detuvo. No pudo evitar, sin embargo, que metiera a varias mujeres en unos botes sin remos y las abandonara en alta mar. Desde Campeche pusieron proas a Sisal, donde pensaban desembarcar para atacar Mérida, pero renunciaron a dicho propósito. El reparto del botín se hizo en la isla de las Mujeres, correspondiendo poco a cada filibustero, dado el enorme número de ellos[31].

La armada de Barlovento persiguió a los piratas, capturando dos de sus barcos. Uno era la fragata *Nuestra Señora de la Regla,* en la que iban 130 filibusteros, 20 españoles, 13 indios y algunos negros. El otro era una balandra en la que iban las campanas de las iglesias de Campeche y 90 esclavos, mujeres en su mayor parte. El 13 de septiembre la armada divisó la nave *Le Neptune* en la que iba *Lorencillo*. La cañoneó, hiriendo al famoso filibustero, pero logró escapar. Diez de los piratas apresados fueron ahorcados en Campeche. El resto fue condenado a galeras en Veracruz y en España.

El gobernador dominicano Cussy trató de atraerse a Granmont y a *Lorencillo*. En 1686 logró que el Rey nombrara al primero lugarteniente de la costa de Santo Domingo. Granmont quiso imitar a Morgan, asestando un último golpe audaz antes de retirarse a una vida honorable. Zarpó con un navío y 180 hombres dispuesto a saquear las poblaciones de

[31] J. Juárez Moreno, *op. cit.*, pp. 361-362.

Florida, pero se perdió en el mar. En cuanto a *Lorencillo*, volvió a Yucatán en 1686. Trató de repetir la experiencia de Campeche, retirándose al ver la plaza muy fortificada. Proyectó entonces atacar Valladolid desde el puerto de Tijosuco, pero cuando se encontraba a la vista de la ciudad, fue obligado a retirarse por una fuerza española enviada por don Bruno Tello. *Lorencillo* fue más tarde nombrado teniente del rey en la isla de Santo Domingo y honrado con la dignidad de caballero de la Orden de San Luis. Posteriormente tuvo una actuación notable contra unos corsarios españoles en la costa de Cuba y estuvo a punto de perecer en 1687 cuando fue atacado su refugio en Petit-Goave.

El golpe mortal (1689-1697)

En 1689 se inició la guerra de Francia contra la Liga de Augsburgo, y nuevamente se echó mano de los filibusteros para nutrir las escuadras enviadas contra los españoles, los ingleses y los holandeses. Cussy se lamentó de que se le hubiera ordenado anteriormente acabar con el filibusterismo:

> Destruí el filibusterismo porque el Tribunal lo deseó. Yo llegué a ese resultado con no pocas dificultades. Ahora hubiera preferido no haberlo conseguido, para tener en la costa diez o doce buenos barcos, manejados por un puñado de valientes, que aseguraran la protección de la colonia[32].

El filibusterismo no estaba totalmente destruido, pero sí amenazado de extinción. Cuando Cussy hizo su llamamiento acudieron 250 hombres dispuestos a secundar sus planes, que eran ya los de Francia. También en Jamaica se lanzaron los restos del filibusterismo inglés contra los franceses. Y empezó así una lucha de hermanos de un «país» contra hermanos de otro, inconcebible para la esencia filibustera, que era apátrida.

La primera operación la hicieron los franceses contra Jamaica. *Lorencillo* desembarcó en la bahía de Montenegro con un buen contingente y asoló el lugar. La población huyó refugiándose en Port Royal. *Lorencillo* se retiró cuando los ingleses enviaron varios buques en su persecución. La segunda la dirigió el propio gobernador M. de Cussy, con 900 filibusteros

[32] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 114.

y 200 negros, contra Santiago de los Caballeros, ciudad en la que se había extremado la vigilancia contra el contrabando a raíz de la declaración de guerra con Francia. El gobernador y su tropa se apoderaron de Santiago el 6 de julio de 1690, saqueándola e incendiándola. Sólo respetaron las cinco iglesias y dos capillas, que en opinión de Cussy eran «muy bellas y bien abastecidas» [33]. Los filibusteros fueron hostilizados en su retirada por tropas enviadas desde Santo Domingo.

La contraofensiva española no se hizo esperar. Se realizó con la ayuda de la armada de Barlovento, que acababa de llegar con el situado, y de una flota inglesa mandada por Robert Wilmot y Luke Lilltons. En los 20 galeones de la armada se embarcaron 200 mosqueteros y 300 vecinos, reforzados luego en Monte Christi con otros 100. Desde allí se emprendió camino hacia Guarico, donde se encontraba la capital de la posesión francesa de Saint-Domingue. El gobernador M. de Cussy reunió su fuerza, integrada principalmente por filibusteros –el propio *Lorencillo* y su gente–, y salió al encuentro de los invasores en la Sabana Real o de la Limonade. La batalla se dio el 21 de enero de 1691, y fue una rotunda victoria española. En ella murieron 400 franceses, entre ellos el gobernador De Cussy y su teniente Franquesnay. El propio *Lorencillo* se vio en serias dificultades. Al día siguiente tomaron y destruyeron Cap Français [34]. También fueron batidos los hacendados de la isla, que se habían reunido en la región de Port Prince. Sin embargo, los españoles no completaron sus victorias con una ocupación territoral, perdiéndose los frutos de la acción.

El nuevo gobernador de Saint-Domingue, Jean-Baptiste Ducasse, reocupó la zona tan pronto como se marcharon los españoles, trayendo colonos y filibusteros de la Tortuga y Santa Cruz. En la primera de dichas islas había sólo 70 filibusteros, que evacuó a Santo Domingo, prohibiendo además que en el futuro se hicieran más plantaciones, para evitar los saqueos ingleses. Terminó así la historia de la temida isla Tortuga, despoblada como antes de haber sido la vieja guarida de los Hermanos de la Costa [35].

Ducasse reconstruyó Guarico, que puso en manos del teniente *Lorencillo*, y rompió las hostilidades contra Jamaica. Casi todas las semanas del año 1692 envió expediciones para atacar la colonia inglesa, que sufrió además un gran terremoto como consecuencia del cual quedó casi des-

[33] F. Moya Pons, *op. cit.*, p. 94.
[34] *Ibid.*, p. 95.
[35] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 248.

truido Port Royal. En diciembre de 1693 ciento setenta filibusteros saquearon Saint David, de donde se llevaron 370 esclavos. Durante todo ese año Ducasse meditó y preparó su gran proyecto que era apoderarse de Jamaica y anexionarla a Saint-Domingue. La llegada de tres grandes buques de la metrópoli facilitó sus planes. El 8 de junio de 1694 salieron de la colonia francesa 22 buques con 1.500 hombres que anclaron en Carlisle Bay. Los filibusteros asolaron el sureste de Jamaica, destruyendo 50 ingenios y algunos poblados. Robaron joyas, dinero y 1.300 esclavos. Su objetivo parecía ser Santiago de la Vega, la vieja capital española, tras la cual se suponía que caerían sobre Port Royal, la capital. Nada parecía capaz de contenerles, pero improvisadamente Ducasse ordenó reembarcar en julio y regresar a Santo Domingo con el botín conseguido. Nadie ha podido saber todavía por qué lo hizo[36].

El error táctico de Ducasse permitió a los ingleses reorganizarse y atacar a su vez la madriguera francesa, auxiliados de los españoles y aprovechando la circunstancial llegada de una armada de Inglaterra y de un regimiento de infantería (a éste se unió una fuerza de voluntarios hasta completar un total de 1.700 hombres). Los españoles ayudaron a la operación con la armada de Barlovento y 1.500 dominicanos. Las tropas aliadas desembarcaron sus efectivos a 16 millas de Guarico. La capital filibustera fue incendiada de nuevo. La marina inglesa arrasó además Saint Louis. Luego las tropas angloespañolas cercaron, tomaron y destruyeron Port-de-Paix, Port Margot, Planemon y otras poblaciones, mientras Ducasse se retiraba a Leogane. Los aliados causaron 600 muertos al enemigo y le capturaron 900 prisioneros y mil esclavos, además de 150 cañones y más de 200.000 pesos.

El botín dio lugar a reclamaciones entre españoles e ingleses, y disolvió la alianza. Los ingleses regresaron a Europa y los españoles a Santo Domingo. Ducasse trató de salvar lo que le quedaba y mandó a Francia a *Lorencillo* y a La Boulaye para que fueran juzgados por deserción, pero fueron indultados. El rescoldo del fuego filibustero se iba apagando poco a poco. En 1695 Saint-Domingue parecía ya menos peligroso que la Martinica, pues el gobernador de Puerto Rico escribió al rey comunicándole que «andaban por aquellas costas 27 embarcaciones de corsarios de poco porte, fomentados y con patente de corso del gobernador de la Martinica»[37].

[36] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 118.

[37] La carta tiene fecha 26 de marzo de 1695. A. López Cantos, *op. cit.*, p. 305.

Pocas acciones brillantes le quedaban al filibusterismo. Entre ellas pueden citarse las de los capitanes Kidd y Massertie. El primero fue un capitán de la armada real inglesa a quien el gobernador de Massachusetts Earl de Bellomont encargó en 1695 la represión de la piratería. William Kidd salió con su nave, enarboló bandera negra y se dedicó a ejercer el oficio que debía perseguir. Hizo varias capturas de buques hasta que fue arrestado, juzgado y ahorcado en Old Bailey el año 1701 [38]. En cuanto a Massertie, fue un filibustero bordelés que recorrió el Pacífico americano desde Acapulco a Juan Fernández haciendo capturas de buques hasta el año 1693, cuando emprendió regreso a Francia. El 4 de septiembre de 1694 arribó a La Rochela con el buque *El Rosario*, una de sus capturas, y con buen botín a bordo. Lamentablemente la embarcación quedó destrozada al pasar la barra, perdiéndose casi toda su valiosa carga [39].

Pero la tumba del filibusterismo fue Cartagena, donde murió en una acción sonada como correspondía al oficio de estos grandes ladrones del mar. El Rey Sol había decidido por entonces preparar una gran armada francesa en asociación con los armadores de Brest para atacar uno de los terminales de las flotas de la plata, Veracruz o Cartagena. Pidió la colaboración de los filibusteros y les ofreció a cambio de ella una buena *chasse-partie*: el 10 por cien del primer millón de botín y el 3 por cien de los siguientes. El resto se lo quedarían el Rey y los comerciantes armadores. Cuando Ducasse supo los objetivos del ataque, trató de cambiarlos, ya que deseaba invadir la parte española de Santo Domingo para expansionar la colonia francesa, pero las órdenes estaban dadas.

La flota francesa zarpó de Brest en enero de 1697. Estaba formada por 10 barcos de guerra, 2 pingues, 2 balandras, una galeota lanzabombas y 4 lanzabombas ligeros. Estas lanzabombas era una invención que se había ensayado con éxito en varios puertos, como Alicante y Argel. A bordo de los buques iban 4.000 marinos y soldados. La flota estaba mandada por Jean-Bernard Desjean, barón de Pointis [40]. El 6 de marzo llegaron a Petit-Goave, en Santo Domingo, donde se le unió la fuerza mandada por Ducasse: 715 filibusteros y 170 soldados con siete fragatas artilladas. Fue la llamada «Brigada de Santo Domingo», una especie de legión filibuste-

[38] Ph. Gosse, *op. cit.*, pp. 177-181.

[39] A. Szászdi Nagy, *op. cit.*, p. 71.

[40] J. B. Desjean, barón de Pointis, *Relation de l'expedition de Carthagene faite par les François en 1697*, Amsterdam, 1698. Versión española: «Genuina y detallada relación de la toma de Cartagena», en R. Arrázola, *Historial de Cartagena*, Buenos Aires, 1943, p. 39.

ra. Tras muchos titubeos se puso rumbo a Cartagena. Era la mejor plaza fuerte española y Francia deseaba hacer una demostración de su poderío de cara a colocar un rey Borbón en España. La realidad es que Cartagena estaba bastante indefensa, pues las dotaciones eran mínimas a causa de la corrupción administrativa; las pagas de los ausentes se las embolsaban las autoridades.

El 13 de abril se avistó la plaza, que mandaba el gobernador don Diego de los Ríos. La entrada de Bocagrande estaba cegada y el asalto se hizo por Bocachica. El ataque distó mucho de ser una empresa filibustera, ya que lo dirigió Pointis dentro de las normas más estrictas de la armada francesa. Digamos simplemente que la galeota lanzabombas sembró el terror y que el día 15 de abril se tomó Bocachica, no sin alguna dificultad. Pointis trató a los vencidos como soldados y el 18 inició el verdadero ataque a la ciudad, que comenzó por Getsemaní, un barrio de los arrabales. El 2 de mayo los españoles enarbolaron bandera blanca para parlamentar, y al día siguiente el almirante francés impuso sus condiciones, bastante civilizadas, por cierto: el gobernador y la guarnición saldrían de la plaza con honores militares y los vecinos que lo desearan podrían abandonarla también llevando consigo sus enseres, pero nada de oro, plata o joyas; los que prefirieran continuar en la ciudad, conservarían la mitad de su oro y plata y joyas; los templos y monasterios no serían desvalijados, y los oficiales reales entregarían la hacienda real.

El día 4 los invasores entraron en la ciudad y publicaron un bando anunciando que no se molestaría a ningún vecino. Ese mismo día se ajustició a 6 franceses: a uno, por robarle a un español, y a los otros cinco, por tratar de forzar a mujeres. Los asaltantes comenzaron la requisa de valores. En un principio pensaron quedarse con la plaza, pero pronto surgieron problemas, que se sumaron a noticias alarmantes. Los problemas eran que los indios mataban a todo el que salía por los alrededores y que el vómito negro había empezado a exterminar a los invasores (afectó a unos 2.000). En cuanto a las noticias alarmantes, eran que los españoles estaban preparando fuerzas de ataque en Perú, y que los ingleses tenían el proyecto de enviar la flota. Todo esto convenció a Pointis de la conveniencia de evacuar la plaza lo antes posible. Se inició el 27 del mismo mes. Los franceses se llevaron unos 10 millones de pesos (825.725 libras en oro y 8 millones en plata, según Pointis, aparte de esmeraldas, perlas, etc.)[41]. Jamás se había logrado una suma tan elevada. Los filibusteros pidieron su parte del botín,

[41] J. B. Desjean, barón de Pointis, *op. cit.*, p. 64.

según se había acordado, pero Pointis se limitó a arrojar a Ducasse 40.000 coronas para que las repartiese con sus hombres. El barón embarcó todo el botín en sus naves (se incautó del quinto o 20 por cien de todo) y mandó zarpar rumbo a Francia. También se había marchado Ducasse, por lo que el mando filibustero fue a parar a Godefray.

Los filibusteros pensaron atacar la flota francesa para abordar el navío de Pointis y cobrarse la parte del botín que les había sustraído el almirante, pero Ducasse les convenció de que era una locura y de que el Rey tomaría represalias por ello en vez de agradecerles el enorme servicio que habían prestado. Los filibusteros desistieron de su plan, demostrando con ello que habían perdido totalmente el viejo espíritu libertario. Se embarcaron, pero muchos de ellos decidieron luego regresar a Cartagena para extorsionar aún más a los pobres vecinos[42]. Despojando a los cartageneros de lo poco que aún les quedaba reunieron un millón y medio de pesos. Zarparon definitivamente el 3 de junio ante el anuncio de que se aproximaba un refuerzo español.

La esperada flota inglesa, mandada por el almirante Neville, llegó al fin a Cartagena. Al ver la ciudad en manos españolas se dedicó a perseguir a los filibusteros, sorprendiéndolos en la isla de Vaca, adonde habían arribado para repartir el botín. Dos de los buques filibusteros, precisamente los que llevaban todo lo que se había robado en Cartagena, fueron capturados. Otros dos se vararon al intentar la huida y el resto de la flotilla alcanzó a regresar a Santo Domingo. Ducasse llegó a tiempo para rechazar un ataque inglés a Petit-Goave, última acción de aquella guerra. El 30 de septiembre de 1697 Francia, España, Inglaterra y Holanda firmaron la Paz de Ryswick, una de cuyas cláusulas reconoció la existencia de la soberanía francesa sobre la parte occidental de Santo Domingo. Ducasse fue a París para ayudar a la Comisión de Límites que debía señalar la frontera existente entre las zonas dominicanas española y francesa. Aprovechó la ocasión para protestar ante el Rey por la huida de Pointis y por la forma en que había engañado a los filibusteros, pero el monarca lo arregló todo nombrando a Ducasse caballero de San Luis y mandando que le entregaran 400.000 francos para repartirlos entre sus hombres[43].

En Cartagena murió el filibusterismo, ridiculizado además por la arrogancia de la flota francesa de Pointis. Haring nos confirma el deceso con estas palabras:

[42] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 121.
[43] M. de Jármy Chapa, *op. cit.*, p. 250.

> Cabe decir que la historia de los bucaneros termina con la captura de Cartagena en 1697. Durante los veinte años precedentes habían ido degenerando día por día en simples piratas o abandonando su existencia licenciosa por ocupaciones más dignas[44].

Después de la Paz de Ryswick, Luis XIV se transformó en celoso defensor de los intereses españoles, considerando que eran los mismos de su dinastía, ya que su candidato, Felipe de Anjou, tenía grandes probabilidades de sentarse en el trono madrileño. El Rey Sol ordenó por ello perseguir a los filibusteros y prohibió que se les prestase ayuda alguna en sus colonias del Caribe.

Por si todo aquello resultara poco, un año, antes, en 1696, Inglaterra había votado las Actas de Comercio y Navegación, excluyendo a todas las naciones del comercio con sus colonias. Era la vieja política del *Mare clausum*, que tanto habían criticado a los papistas, en la que incurrían ahora los anglicanos, cuando se sintieron señores de dominios americanos. Los ingleses se habían vuelto al cabo tan intolerantes y monopolistas como los españoles, y la marina británica tuvo a partir de entonces la misión de vigilar el establecimiento del monopolio y de perseguir a los piratas. A los mismos piratas que les habían ayudado a romper el monopolio español. Los piratas ingleses se vieron así acosados por las marinas inglesa, francesa y española y hasta por los corsarios hispanos, y empezaron a desaparecer del Caribe. Les quedó tan sólo una última baza de supervivencia, la Guerra de Sucesión, producida al morir Carlos II de España.

Los últimos piratas: 1698-1722

La Guerra de Sucesión española afectó a todas las potencias que colonizaban el Caribe y que participaron en la misma apoyando a uno de los dos candidatos al trono hispano, don Felipe de Borbón o el archiduque Carlos de Austria. Los aventureros del mar pudieron encontrar siempre algún gobernador holandés o francés que les diera patente para actuar contra las posesiones del candidato enemigo a la Corona española, e incluso contra las de las potencias que le apoyaban. Los gobernadores de Curaçao fueron los más pródigos en expedir patentes de corso, aprovechando aquel río revuelto. Se vieron además respaldados por los Estados

[44] C. H. Haring, *op. cit.*, p. 250.

Generales, que autorizaron la captura de todas las naves españolas y francesas partidarias de Felipe V, no así las que eran fieles al pretendiente Carlos III. En 1702 el gobernador de Trinidad, don Francisco Ruiz de Aguirre, se quejaba de que nueve embarcaciones corsarias de Curaçao habían apresado y destruido los mercantes que hacían el comercio de cabotaje, y proponía que se conquistase la isla holandesa para acabar con tales desastres. En octubre de ese mismo año, una balandra corsaria de Curaçao, mandada por un capitán inglés, y con tripulación conjunta inglesa y holandesa, capturó frente al castillo de Araya una fragata de registro que iba con destino a Veracruz y transportaba 1.500 cargas de cacao[45]. En 1703, don Diego de Suinaga, gobernador de la isla Margarita, anunciaba la captura de la balandra corsaria *La Concordia*, capitaneada por Pedro Rodrigo, natural de Curaçao, que anteriormente había echado a pique varias piraguas españolas en la costa venezolana. Su capitán llevaba patente del gobernador holandés y mandaba una tripulación que era todo un muestrario de la piratería de la época: dos ingleses, dos holandeses, cuatro negros y 16 franceses. Hacia 1713, una piragua corsaria de Margatira apresó la balandra holandesa *La Justicia,* de Curaçao, cuyo capitán, Mathias Extieem, exhibió una patente expedida por los Estados Generales el 10 de octubre de 1702, con refrendo del gobernador de Curaçao Jeremías Van Collen de fecha 2 de junio de 1712. Este corsario había apresado dos mercantes que transportaban cacao cerca de La Guaira[46].

Algunos restos del filibusterismo inglés huyeron al Pacífico, siguiendo la tradición de Drake, Sharp, Coxon, Davis y tantos otros. De uno de ellos ha quedado gloriosa memoria. Se trata de un marinero llamado Alexander Selkirk o Selcraig, que viajaba en el buque *Los cinco puertos* bajo las órdenes del capitán Stradling. Selkirk o Selcraig fue abandonado, o bien desertó, en la isla de Juan Fernández el año 1704. Allí permaneció solo durante casi cinco años, hasta 1709, convirtiéndose en el personaje inspirador del famoso Robinson Crusoe[47].

[45] C. A. Arauz Monfante, *op. cit.*, t. II, p. 140.

[46] *Ibid.*, t. II, pp. 148-49.

[47] Alexander Selkirk o Selcraig, el personaje que inspiró a Daniel Defoe, nació en Escocia en 1676 y era hijo de un zapatero. En su juventud cometió algún delito (parece que un robo en una iglesia), por lo que fue llamado a comparecer ante los tribunales. Huyó entonces y se embarcó como marino en un buque que iba a América. En 1702 servía como tal en el citado navío corsario *Los cinco puertos*, que dobló el cabo de Hornos en 1704, dispuesto a piratear en la costa del Pacífico suramericano. Selkirk tuvo un serio enfrentamiento con su capitán, y como consecuencia del mismo, desertó o fue obligado

Los filibusteros franceses aprovecharon bien la Guerra de Sucesión y continuaron en el Caribe, combatiendo por lo común como aliados de los españoles, pues el artículo 27 del asiento firmado por la Compañía de Guinea con Felipe V en 1701 autorizaba a esta compañía a armar buques de corso y vender en los puertos españoles a los negros que capturaban. El 11 de enero del mismo año el pretendiente francés dio además una cédula que permitía la libre entrada de los galos en los puertos españoles. Esto dio trabajo a muchos filibusteros, que entraron a colaborar con sus antiguos enemigos, dedicándose a apresar contrabandistas holandeses. Naturalmente tales filibusteros no cambiaron de costumbres y aprovecharon la ocasión para hacer toda clase de negocios sucios, como el corsario Jean Petti, que con su balandra *La Real* fingía perseguir embarcaciones enemigas, cuando en realidad se dedicaba a transportar cacao desde La Guaira a Curaçao. Pero el caso más escandaloso fue el del corsario Elías Forias, un francés de la Martinica a quien don Guillermo Morfi, presidente de la Real Audiencia de Santo Domingo, entregó patente de corso. Forias apresó con su balandra *La Gallarda* una balandra holandesa, pero en vez de apresar a los contrabandistas y volver con su presa al puerto dominicano, se dedicó a vender el botín incautado en otras plazas españolas, evadiendo todos los trámites legales y el pago de derechos reales. Fue la gota que rebasó el vaso de la paciencia real. Felipe V expidió el 30 de marzo de 1714 una cédula en la que se prohibía otorgar patentes de corso a los extranjeros[48]. Naturalmente no todos los antiguos filibusteros hicieron lo mismo. Algunos se regeneraron totalmente, como el famoso Ducasse, caso verdaderamente ejemplar. En 1701 nuestro antiguo gobernador filibustero aparece firmando, en nombre de la Real Compañía de Guinea, el contrato de asiento con la Corona española por el cual se introducirían en las colonias hispanoamericanas 48.000 esclavos durante un período de 10 años, cuyo comienzo se fijó para el 1 de mayo de 1702[49]. Luego fue representante en Indias de los negocios de trata de negros (y de contrabando) de dicha compañía. Unos años después, cuando Felipe de Anjou pidió al Rey Sol un almirante francés para dirigir la flota francoespañola en el

a quedarse en la isla de Juan Fernández con sólo algunos víveres. Allí vivió, o sobrevivió, mejor, y sin Viernes, durante cuatro años y cuatro meses, hasta el 31 de enero de 1709, en que fue rescatado por el capitán Woodes Rogers, que mandaba el *Duke*. Selkirk volvió a la marina, y fue contramaestre del navío *Weymouth*. Falleció hacia 1720. J. y F. Gall, *op. cit.*, p. 208.

[48] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. II, pp. 164-165.

[49] *Ibid.*, t. I, p. 152.

Caribe, éste no encontró otro mejor que el antiguo jefe filibustero. En 1708 Ducasse tuvo el curioso encargo de custodiar la flota de la plata de Veracruz y dirigirse luego a Cartagena para convoyar la flota de los galeones. Y Ducasse fue a Cartagena, la misma ciudad que había asaltado antaño, y cumplió con su deber. Paradójico fin para quien había sido el jefe de la temida ralea de los aventureros de Pitiguao[50].

La guerra fue un balón de oxígeno para una piratería que moría por asfixia. Todavía en 1706 subsistían en la Martinica unos 1.200 a 1.300 piratas, que según Haring

> abastecían a las islas francesas de vituallas y mercancías cogidas en sus presas, relajaban el tráfico británico en aquellas regiones, sobre todo el comercio con las colonias norteamericanas[51].

Pero la guerra se acabó en 1715 con el último de los tratados de paz (Utrecht, Rastadt, Baden y Amberes), y dejó sin trabajo a los filibusteros.

De Barbanegra *a las mujeres piratas*

Tras la Guerra de Sucesión los últimos restos de la piratería americana fueron apagándose lentamente en las tres zonas del Caribe, del Pacífico y de las costas de las colonias norteamericanas. En la primera había rateros, más que piratas. Rediker nos muestra su decrecimiento acelerado, pues asegura que entre 1716 y 1718 tales rateros eran más de 1.500, y bajaron a más de mil entre 1719 y 1722, y a sólo unos 200 en 1726[52].

Los que pasaron al Pacífico americano no pudieron librarse de la persecución española. Así, en 1715 dos piratas ingleses doblaron el cabo de Hornos en 1715 y apresaron dos mercantes españoles a la altura de Paita. Uno de ellos, el *Jesús María,* llevaba 400.000 pesos. El virrey de Perú envió contra ellos una fragata francesa, que alquiló para tal menester, y una nave mandada por el gobernador de Panamá. Los españoles encontraron a los ingleses a la altura de Puerto Piñas y capturaron uno de sus barcos, precisamente el que transportaba el botín. El otro pirata huyó a las costas de Nueva España, donde fue igualmente apresado. Todos sus tripu-

[50] M. de Jármy Chapa, *op. cit.,* p. 251.
[51] C. H. Haring, *op. cit.,* p. 261.
[52] M. Rediker, *op. cit.,* pp. 254-256.

lantes fueron ahorcados. Todavía en 1720 otro pirata inglés llamado John Clipperton se apoderó de una nave que transportaba a Perú al nuevo virrey, marqués de Villarrocha. Pidió un buen rescate por su prisionero, pero tuvo que huir al ver llegar tres naves españolas. Cruzó el Pacífico y fue a recalar a las islas Marianas, donde se le escapó su ilustre preso. El último pirata del Pacífico americano del que hay mención es George Shellbroke. Hostilizó las costas chilenas hasta que, perseguido por los buques de guerra españoles, naufragó al intentar refugiarse en Juan Fernández.

En cuanto a los piratas de las costas norteamericanas surgieron por la benevolencia de los gobernadores de las colonias inglesas hacia ellos. Estos gobernadores se encontraron muy contrariados por las actas de navegación londinenses que les obligaban a sostener un monopolio comercial con la metrópoli, perjudiciales para el desarrollo de tales colonias [53]. Así, los de Nueva York o Carolina hicieron la vista gorda ante la llegada de piratas afortunados que pretendían vender sus botines, pues éstos activaban en definitiva el comercio de dichas colonias y hasta les dejaban algunos ingresos extraoficiales. Pero hasta estos casos aislados fueron extinguiéndose y, al fin, los piratas quedaron solos en el mar, sin protectores y sin guaridas. Prefirieron entonces morir en el océano, a bordo de su barco y con la bandera negra izada en el mástil. Esta legión de piratas suicidas escribió la página postrera de la piratería americana, con figuras esperpénticas en las que todavía podían encontrarse rasgos del antiguo filibusterismo o bucanerismo. Veamos a continuación algunas de ellas como colofón y epitafio a esta historia de la piratería en América.

El sanguinario *Barbanegra*

Se llamó en realidad Edward Teach y fue uno de los piratas más sanguinarios de su tiempo. El sobrenombre le vino de su larga y negra barba, de la que hacía ostentación. Parece que era oriundo de Bristol, aunque otros lo consideran de Carolina del Sur y hasta de Jamaica. Como tantos otros piratas, parece que procedía de la Armada Real británica e inició sus andanzas durante la Guerra de Sucesión española. Al sobrevenir la paz se resistió a convertirse en hombre de paz, y se lanzó al mar en 1716, año en el cual capturó un carguero español con harina que procedía de La Habana, otro con vino que venía de Bermuda y un tercero que

[53] J. y F. Gall, *op. cit.*, p. 210.

navegaba desde Madeira hacia Carolina del Sur. *Barbanegra* no respetaba ningún pabellón nacional, como vemos.

Recaló más tarde en la costa de Virginia para carenar y prosiguió hacia la Martinica, apresando en el camino un gran buque francés que venía de Guinea. Teach fue el primero en abordarlo, pistola en mano y cuchillo en los dientes, como mandaban los cánones. Luego realizó interminables capturas de buques ingleses y franceses. En 1717 venció en la costa hondureña a otro acreditado pirata llamado Stede Bonnet, quien se llamaba a sí mismo *El Caballero Pirata*. Bonnet era igualmente un antiguo oficial de la armada británica mutado en pirata. Tras esta victoria aprehendió la nave *Protestant Caesar,* perteneciente a Boston. Por entonces mandaba ya una flotilla de seis naves y unos 400 hombres.

De la fama de *Barbanegra* dice bastante el hecho de que su cabeza fuera puesta a precio en Carolina del Norte y Virginia. Se ofrecieron 100 libras por su persona, viva o muerta, mientras que el precio usual por los demás piratas apenas sobrepasaba las 40 libras. Su fin sobrevino el 17 de noviembre de 1718 cuando se enfrentó al *Pearl*, buque mandado por el lugarteniente Maynard. *Barbanegra* murió luchando mano a mano con Maynard y degollado por el cuchillo de éste, como correspondía a un pirata de su talla. Su cabeza fue llevada a Virginia y expuesta en la picota[54].

El honrado Charles Gant

Fue otro de los tantos marinos de guerra ingleses convertidos en piratas. Gant nació en la octava década del siglo XVIII, y se enroló en la marina británica, donde llegó a ser oficial. Arribó al Caribe con su buque para realizar acciones de represión de la piratería, actuando desde la base de Jamaica. En una de estas operaciones se produjo su reconversión. Se apoderó de una embarcación bien artillada y decidió transformarla en pirata, contando con el apoyo de algunos compañeros. En 1701 recorrió el sur de Cuba haciendo presas, y en 1702 arribó a la isla de Pinos con una pequeña escuadra. El 4 de noviembre de dicho año desembarcó en Casilda y realizó su hazaña más notable. Atacó Trinidad (Cuba) con 300 hombres y la tomó fácilmente, ya que sus pobladores huyeron al monte. Gant hizo un buen pillaje y hasta pidió un tributo de quema, pero viendo que su entrega se demoraba peligrosamente, decidió evacuar la ciudad antes de que llegaran tropas españolas, llevándose unos 100 esclavos. Gant siguió

[54] *Ibid.*, p. 224.

merodeando por el Caribe hasta hacer una pequeña fortuna y, finalmente, decidió volverse persona honorable. Compró una plantación en Jamaica y en ella acabó sus días pacíficamente[55].

El maestro Charles Vane

Charles Vane es conocido en la historia de la piratería por sus muchas acciones notables, así como por ser el maestro de Jack Rackham *Calico*. Debió de iniciar su carrera poco después de la Guerra de Sucesión española, pues en 1718 el gobernador de Bermuda declaró que Vane había colgado de la nariz a varios marineros ingleses hasta que murieron. Otro marinero afirmó el mismo año que Vane capturó el mercante en que viajaba, siendo torturado para que revelase el lugar donde se había escondido la plata que transportaba. Según su testimonio, Vane le puso cerillas en los ojos y una pistola en la boca. Tal parece que Vane practicaba los procedimientos inquisitivos propios de los viejos filibusteros.

Nuestro pirata se encontraba en Nueva Providencia el 26 de junio de 1718, cuando el nuevo gobernador de las Bahamas, Woodes Rogers, hizo publicar el indulto real para quienes se presentasen a las autoridades y renunciasen al oficio de ladrones del mar. Vane contempló asqueado la mansedumbre de algunos compañeros, y se hizo a la mar dispuesto a seguir con la vida que siempre había llevado. Sus hazañas fueron también incontables. En Barbados abordó dos mercantes, uno de ellos de gran porte. Tras carenar su embarcación fue a las islas del Viento, lugar en el cual apresó otro mercante español que iba a La Habana. Más tarde estuvo en la costa de Carolina del Norte, asaltando toda clase de embarcaciones. Volvió a Curaçao a tiempo de apoderarse de un gran bergantín que llegaba procedente de Guinea con 90 esclavos. Parte de sus tripulantes se unieron a Vane, Rackham entre ellos.

Robert Johnson, gobernador de Charleston, se hartó de los latrocinios de Vane y mandó dos buques de guerra en su persecución, mientras éste proseguía con su labor de capturar cuanto mercante francés, español e inglés se topase en su camino. El 16 de diciembre de 1719 Vane se hallaba en Honduras cuando vio venir hacia él un buque de la Armada Real inglesa, el *Pearl,* mandado entonces por Charlie Rowling. El capitán pirata ordenó desplegar la bandera negra y tocar zafarrancho de combate. Disparando los cañones se aproximó a dicho navío hasta que pudo abor-

[55] F. Mota, *op. cit.*, pp. 135-136.

Rackham o el espíritu de la piratería.

darlo. Luego hizo una espantosa carnicería entre su tripulación y, finalmente, remolcó la nave apresada hasta la isla de Guanaja, donde celebró una gran bacanal ridiculizando al monarca inglés. Sus días estaban contados. Poco después fue apresado en la misma costa hondureña por un buque de guerra mandado por el capitán Holford, un antiguo filibustero arrepentido. Vane fue llevado a Jamaica. Se le juzgó el 22 de marzo de 1720 y se le condenó a muerte. La sentencia se cumplió a la semana siguiente[56].

Jack Rackham *Calico* y las mujeres piratas

Un día de noviembre de 1720 ancló en Jamaica una balandra de pabellón desconocido. Desde el puerto se preguntó a sus tripulantes qué deseaban y contestaron que vituallas. Se les interrogó nuevamente quién mandaba la nave y la respuesta la dio su mismo capitán desde la borda, diciendo que la capitaneaba Jack Rackham. Los marineros ingleses corrieron por el puerto comunicando la noticia. ¡Había llegado *Calico!* Era un famoso pirata a quien se llamaba así por su manía de usar ropa interior de seda. Cuando se estaba avituallando la embarcación, apareció de pronto un navío real mandado por Jonathan Barnet, enviado por el gobernador de Jamaica para capturar a Rackham. Barnet exigió nuevamente la identificación del capitán de la nave, y al recibir la respuesta de que era Jack Rackham de Cuba, le intimó a rendición. Rackham ordenó izar su enseña y tocar zafarrancho de combate. Sobre su mástil ondeó de inmediato una bandera negra con una calavera y dos sables cruzados a modo de tibias. El combate fue encarnizado, pero los ingleses lograron rendir al pirata. Todos los prisioneros fueron entregados a un tribunal de Santiago de la Vega para el juicio correspondiente. Los jueces descubrieron entonces asombrados que dos de los piratas eran... ¡mujeres! Se llamaban en realidad Anne Bonny y Mary Read.

La historia de *Calico* y sus mujeres piratas parece sacada de las páginas de Dickens y es un buen broche de oro para terminar la historia de estos últimos piratas americanos. Empecemos por las damas, como es obligado.

Mary Read nació en Inglaterra. Su madre tuvo una corta vida matrimonial, pues el marido la abandonó poco después de dar a luz a su hijo. La señora ahogó luego sus penas con algún joven desconocido y tuvo una

[56] C. V. Black, *op. cit.*, pp. 80-86.

hija, que fue luego nuestra famosa Mary Read. Decidió entonces abandonar Londres y refugiarse en el campo, donde no la conocía nadie. Allí estuvo cuatro años, durante los cuales murió su primogénito. La mujer volvió a Londres y reanudó una vida normal, pero entonces reapareció el marido. La señora no quiso contarle sus desventuras y vistió a Mary Read con las ropas del hermano fallecido, haciéndola pasar por él. Hasta la abuela se creyó el ardid, pues le pasaba una pensión de una libra a la semana para su mantenimiento. Cuando Mary tenía 13 años falleció la abuela y tuvo que empezar a ganarse la vida. Su primer trabajo fue al servicio de una dama francesa, pero lo abandonó pronto. Se vistió de hombre y se enroló en un buque de guerra. Pero también se cansó de este oficio. Desertó y se enroló como soldado en Flandes. Allí se enamoró de un compañero de armas, llamado Fleming, a quien finalmente reveló su verdadero sexo, y contrajo matrimonio con él cuando acabó la campaña. El matrimonio se instaló en Breda y abrió una casa de comidas, llamada *The Three Horseshoes*, que fue muy frecuentada por los oficiales de su antiguo regimiento. Pero María también tuvo un matrimonio breve, como el de su madre. Su marido murió repentinamente y se vio obligada a cerrar la fonda. Otra vez se vistió de hombre, pasó a Holanda y se alistó como soldado de infantería. Enrolada como tal en un barco, apareció más tarde por las Indias Occidentales holandesas y el Caribe. Su nave fue capturada por un buque pirata mandado por Rackham, quien ofreció a los tripulantes la oportunidad de pasarse a sus filas. Mary no dudó un instante e ingresó en la piratería, donde prosperó pronto, logrando tener un camarote propio y el respeto de sus compañeros, que la consideraban un gran (hombre) filibustero.

En cuanto a Anne Bonny, fue hija de los amores surgidos entre un respetable abogado de Country Cork y una camarera cuando la mujer del abogado se marchó un tiempo al campo para reponer su salud. La esposa cometió la indiscreción de regresar sin avisar, encontrándose en el lecho a su marido con la camarera, de modo que hubo separación. Meses después nació Anne, que fue adoptada por el abogado. Para evitar problemas –no sabemos cuáles– el abogado vistió a su hija de varón y le dijo a su mujer que era un hijo que había tenido antes de sus problemas con la camarera. Naturalmente, la señora no se lo creyó y denunció el asunto, siendo cesado su marido. El abogado sin oficio decidió entonces trasladarse a Carolina con su amante y su hija. Allí prosperó y se convirtió en un honorable dueño de una plantación. Anne creció como una muchacha rebelde, pese a todo, frecuentando los círculos marineros. Un día regresó a casa con

Mary Read, compañera de Anne Bonny.

marido, un marinero llamado John Bonny, a quien había conocido en una taberna. Hubo revuelo familiar y los Bonny se fueron a Nueva Providencia, donde pusieron una taberna a la que acudían numerosos marinos. Uno de los clientes habituales era el capitán Jack Rackham, con quien Anne hizo pronto amistad. Rackham había llegado allí para acogerse al indulto real dado a los piratas arrepentidos. Tenía ya una merecida fama de lobo de mar, pues había sido contramaestre en el *Independence* bajo las órdenes de Charles Vane, y luego un acreditado capitán pirata. Entre sus hechos notables figuraba haber apresado un buque de Madeira en ruta a Jamaica y haberse apoderado de otro cargado de presos que iban al penal de Newgate.

Pero Rackham se acogió al indulto en 1719, como dijimos, y se dedicó a una vida tranquila en Nueva Providencia... hasta que conoció a Anne Bonny. *Calico* y Anne hicieron pronto amistad y pasaron a ser amantes. Ambos añoraban el mar, por lo que decidieron volver al mismo. Reunieron un grupo de aventureros y abordaron el bergantín de John Haman, que estaba anclado en el puerto. Anne participó en el asalto vestida de hombre y armada de dos pistolones y sables. Fue la que sorprendió al vigilante, aprovechando la noche y la lluvia. Los piratas cortaron las amarras de la embarcación y abandonaron el puerto.

Rackham emprendió entonces una loca carrera de pirata afortunado, capturando toda clase de buques. En uno de ellos Mary Read se unió a su tripulación, como hemos visto. Anne y Mary lucharon y convivieron como camaradas, vestidas siempre de hombre. Se hicieron amigas y un buen día se revelaron mutuamente su condición de mujer. Su amistad fue tan profunda que Rackham llegó a temer un romance entre su amante y Mary Read, a quien seguía considerando un pirata, pero el asunto se solucionó cuando éste –ésta– se enamoró de otro pirata a quien incluso llegó a suplantar en un duelo a sable con otro filibustero.

Las hazañas de Rackham continuaron ininterrumpidamente. En septiembre de 1720 se apoderó de siete u ocho pesqueros cerca de Harbour Island, dirigiéndose luego a la parte francesa de la Española. Aquí se aprovisionó y continuó hacia Jamaica, donde finalmente fue hecho prisionero, tal como señalamos al principio.

En el archivo colonial de la *Public Record Office* de Londres hay un panfleto impreso en Jamaica el año 1721 por Robert Baldwin en el que se señala que Rackham y otros piratas fueron sentenciados a muerte en Santiago de la Vega, entre ellos «Mary Read y Anne Bonny, alias Bonn, el lunes 28 de noviembre». Rackham fue colgado en Gallows Point aquel

mismo año. Anne y Mary fueron indultadas al descubrirse su verdadero sexo. Parece que Anne volvió con su padre y murió en Carolina como una honrada dama de las colonias. Mary murió de fiebre en Santa Catalina –nadie explica qué hacía en este antiguo antro filibustero– el 28 de abril de 1721[57].

El valiente George Lowther

Apareció en la historia el año 1721 como contramaestre del *Gambia Castle*, un buque esclavista perteneciente a la Royal Africa Company. Al regresar este navío a Inglaterra, Lowther fue elegido como capitán, e inmediatamente inició las acciones piratas. La primera fue hundir el bergantín bostoniano *Charles* cerca de Barbados. Luego siguieron varias capturas de buques franceses en la costa norte de la Española, desde donde pasó a Puerto Rico. En esta isla se apoderó y quemó dos buques, uno inglés y otro español. Algunos tripulantes del navío inglés se sumaron a sus piratas. A los españoles les desembarcó en lanchas. Tras pasar la Navidad en Saint Kitts carenando las naves, fue al golfo de Honduras y se apropió de tres embarcaciones pertenecientes a las colonias de Norteamérica.

Las últimas acciones de Lowther datan de 1722. El año empezó bien, pues nuestro pirata capturó tres naves anglonorteamericanas con buenos cargamentos de ron, azúcar, pimienta, dinero, plata y esclavos. Se dirigió entonces a Carolina del Sur, donde encontró el buque de guerra inglés *Amy*. Lowther no se acobardó. Enarboló la bandera negra y disparó una andanada de aviso. En el combate logró derrotar a su adversario, pero su nave quedó seriamente dañada, por lo que recaló en Carolina del Norte para efectuar las reparaciones oportunas. Volvió al mar y puso proas hacia Venezuela. En esta costa se encontraba carenando su nave –concretamente en la isla Blanquilla, a 90 millas de Cumaná– cuando fue sorprendido por el *Eagle*, un buque de Barbados perteneciente a la South Sea Company. Su capitán, Walter Moore, le atacó de improviso, y Lowther estuvo a punto de perder la vida en la cabaña donde se había refugiado con veinte de sus hombres. Logró escapar, sin embargo, perdiéndose luego su rastro[58].

[57] C. V. Black, *op. cit.*, pp. 101-117.
[58] *Ibid.*, pp. 71-79.

El elegante Bartholomew Roberts

Es uno de los más conocidos, pues Charles Johnson se ocupó de su biografía. Bartholomew Roberts nació el año 1682 cerca de Havefordwest, en Pembrokeshire (Gales). Comenzó a navegar desde niño y se convirtió en un experto marino. En 1719 era el primer oficial, o timonel, de *The Princess*, una nave esclavista que bajo el mando del capitán Abraham Plumb había arribado a Costa del Oro para cargar negros. El buque negrero fue apresado por el pirata galés Howel Davis, quien ofreció a sus tripulantes la oportunidad de sumarse a los suyos. Roberts no lo pensó dos veces y pasó a militar a las órdenes de su paisano. Tenía entonces 37 años.

Roberts siguió a Davis en todas sus piraterías, hasta que éste murió al atacar un establecimiento esclavista portugués en la isla del Príncipe. Entonces sus hombres le eligieron para ocupar su lugar. El capitán Roberts vengó la muerte de su maestro incendiando dos buques portugueses y luego redujo la flotilla pirata a un solo buque, el *Royal Rover*, con el que puso proa a América.

Bartholomew Roberts probó fortuna en la Guinea holandesa y luego en Brasil, donde logró apoderarse de un mercante que zarpaba de Bahía custodiado por dos buques de guerra. A bordo del mismo encontró un buen botín, consistente en azúcar, cueros, tabaco, unas 50.000 libras esterlinas y gran número de joyas, entre las que se encontraba una gran cruz de diamantes que se enviaba al rey de Portugal y que guardó para lucirla en las grandes ocasiones. Celebró su victoria en la isla del Diablo.

Las hazañas de Roberts fueron igualmente interminables. En las islas del Viento apresó un bergantín de Rhode Island, lo que indignó a su gobernador. Nuestro pirata recaló en la Dominica, hizo acopio de víveres y tripulantes, y se lanzó nuevamente al mar. En 1720 atacó el puerto de Trepassey con su bandera negra desplegada al viento y a toque de tambor. Bombardeó la población y hundió los buques que se encontraban en su rada. Quiso más tarde avituallarse en Saint Kitts, pero se le negó la entrada. Se vengó bombardeando la ciudad de Baseterre. En San Bartolomé fue bien recibido, por el contrario, y mejor aconsejado. Consecuencia de esto fue su regreso a África, donde siguió cometiendo toda clase de tropelías. La añoranza de América le hizo regresar a Surinam y Barbados, donde pudo apoderarse de dos buques cargados de alimentos y licor. Viró hacia Tobago, y recibió la noticia de que el gobernador de la Martinica había mandado dos buques de guerra en su persecución. Roberts estaba entonces en el apogeo de su gloria. Su bandera era todo un símbolo, pues en

ella se representaba su figura, armada de espada y con dos calaveras bajo sus pies en las que se veían las letras ABH y AMH. Eran las siglas de *A Barbadian's Head* y *A Martinican's Head*, es decir, las calaveras de los gobernadores de Barbada y Martinica, que habían pretendido capturarle. El capitán pirata era un hombre extraño que no bebía ron, trataba con delicadeza a las damas y vestía con pulcritud e incluso ostentación. Tal y como señala Hubert:

> Difícil era conciliar su rigorismo puritano con aquel afán de ostentación, de lujo, de esplendor, que le dominaba. Amaba las telas costosas, la pedrería, las flores, las plumas y las sedas, las armas ricamente recamadas, todo, en suma, cuanto llevase el signo de la opulencia y del arte [59].

Roberts estuvo luego en la costa de la Española y volvió a África, actuando en Sierra Leona y Senegal. En el período transcurrido entre 1719 y 1722 capturó más de 400 barcos. En enero de este último año encontró en su camino al *Swallow*, buque de guerra de la marina británica, cuya primera andanada hirió mortalmente a Roberts. De acuerdo con sus deseos, su cuerpo fue arrojado al mar vestido con lo mejor de su guardarropa: púrpura y encajes. Sus 162 hombres fueron juzgados, y 52 de ellos fueron condenados a morir en la horca. Fue el proceso mayor en la historia de la piratería [60]. La muerte de Roberts en 1722, el mismo año en que se ajustició a Lowther, supone para Clinton V. Black el fin de la piratería en América [61], punto de vista que compartimos, al menos en lo que se refiere a la gran piratería americana, que es la que hemos tratado de recoger en este libro.

[59] J. Hubert, *op. cit.*, p. 100.
[60] F. y J. Gall, *op. cit.*, p. 229.
[61] C. V. Black, *op. cit.*, p. 60.

Capítulo VII

LOS COMIENZOS DEL CORSO ESPAÑOL EN AMÉRICA

Azcárraga dejó pendiente una enorme obra, la del corso español, que no ha sido acometida jamás, quizá por su envergadura. El citado historiador y marino no hizo más que algunos apuntes al mismo, y muy valiosos por cierto, pero comprendió que la temática no podía emprenderse sin un laborioso trabajo de investigación en los archivos españoles que, lamentablemente, sigue sin hacerse. El corso español constituye así una asignatura pendiente de la Historia de América y, obviamente, no puede acometerse en este libro, dedicado a la piratería, a la gran piratería, que se cierra en 1722, como hemos dicho. El corso español alcanzó su mejor momento en la segunda mitad del siglo XVIII y desempeñó también un papel importante durante el primer cuarto del siglo XIX, saliéndose por completo de nuestro marco histórico, pero no es menos cierto que su configuración se corresponde totalmente con nuestro período, resultando además imbricado en dicha historia de la piratería. Los corsos ingleses, franceses y holandeses, que hemos visto desfilar ante nuestros ojos, quedarían inconclusos sin este complemento del corso español, al menos en esta fase inicial que alcanzaría hasta el año 1722 en que se cierra nuestra historia. Nos corresponde, por tanto, acometer dicho trabajo, al menos en una panorámica general.

Los corsarios

Al igual que sus colegas de otros países, los corsarios españoles fueron aventureros que voluntariamente se ofrecieron a las autoridades de su país para actuar en el mar contra los enemigos de su nación, utilizando la *carta partida* o patente de corso. Se singularizaron de los restantes corsarios por muchos rasgos, pero fundamentalmente por su carácter defensi-

vo. No pretendieron apoderarse de los bienes de súbditos de otros países, sino de recobrar los que se consideraban pertenecientes a sus compatriotas, que habían sido usurpados violentamente o mediante la práctica del contrabando. El hecho de que las Indias fueran una donación papal a los reyes de España les permitía considerar que todo tipo de comercio de los extranjeros con las colonias españolas era una violación del monopolio comercial establecido por la Corona y un robo a los intereses de los súbditos de Su Católica Majestad. Los corsarios españoles se consideraron así los ejecutores de una actividad justiciera, amparada en el derecho de represalia, como era la de restituir a sus propietarios legítimos lo hurtado por otros. Se abstuvieron por ello de atacar las plazas inglesas de Norteamérica y sus mercantes, limitándose a operar dentro del espacio que legítimamente le correspondía al rey de España.

El carácter defensivo hizo que estos corsarios hispanos centraran sus esfuerzos en la represión del contrabando, convirtiéndose en una especie de brazo auxiliar de la marina real para complementar su esfuerzo. De aquí que su campo de actuación fuera fundamentalmente el Caribe, a lo sumo el Atlántico sur, y sólo esporádicamente la costa del Pacífico americano. Los mares ribereños de los territorios pertenecientes a Su Católica Majestad, en suma. Todo esto connotó el corso español en lo relativo a sus empresas, patentes, barcos, etc.

Las patentes

Las patentes las otorgaba, naturalmente, el monarca español, y en ellas se explicaba por lo común la causa que había llevado a la concesión, ya que el rey de España se creía obligado moralmente a justificar por qué había tenido que recurrir a utilizar el corso, quizá porque todavía seguía considerándolo un oficio poco ético. En la patente o carta partida (el corsario llevaba la mitad del documento, y la otra mitad quedaba archivada) se anotaba la persona a la que se le otorgaba, la embarcación con que realizaría la empresa, la zona donde operaría, la prohibición de ir a lugares pertenecientes a países amigos de España, la necesidad de llevar siempre la patente a bordo, e incluso copia de las Ordenanzas de Corso que regían su actividad, y hasta el hecho de haber entregado unas fianzas, garantía de que el corsario obraría con honestidad. Era, en realidad, un documento en el que el monarca limpiaba su conciencia por haber tenido que recurrir a otorgar tal patente, casi en contra de su voluntad, y garantizaba

haber tomado toda clase de garantías para que su corsario no violase el orden establecido[1].

La Corona subdelegó en las autoridades indianas la concesión de tales patentes, entregadas comúnmente por virreyes, gobernadores y capitanes generales. Un caso verdaderamente insólito es del cabildo de Trinidad (Cuba), que se autoadjudicó el derecho a concederlas durante el período de la Guerra de Sucesión española. Fue un abuso denunciado oportunamente por el gobernador de La Habana, pero resulta interesante en extremo[2], pues demuestra hasta qué punto la entrega de tales patentes se consideraba una necesidad para la defensa del bien común de las ciudades indianas –representadas siempre por sus cabildos– y no un simple capricho de la autoridad subdelegada.

Los hombres

La patente de corso podía concederse a un armador o a un capitán de nave. En el primero de estos casos, el armador podía elegir luego a los capitanes de sus barcos, que operaban amparados en su patente. Armar en corso una embarcación era una operación costosa, ya que implicaba pagar las fianzas, comprar o arrendar las naves, dotarlas de armamento y munición, equiparlas convenientemente y abonar los sueldos de los marinos. El armador era así el socio capitalista que corría con los gastos, arriesgando parte de su fortuna en aquella empresa de servicio al rey y con la esperanza de obtener a cambio grandes dividendos. Comúnmente era una personalidad de la sociedad colonial: un hacendado, un hidalgo, un militar ilustre o un simple vecino acaudalado. Tenemos así armadores como el caraqueño marqués de Mijares, que tuvo un queche y dos balandras en corso; el rico hacendado cumanés don Francisco Figueroa de Cáceres, que solicitó licencia para

> el armamento y apresto a su costa de una balandra bastante capaz y tripulada de más de 50 hombres de guerra y gentes de mar, armas y bastimentos[3],

[1] J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 257.

[2] La denuncia fue hecha por el gobernador de La Habana al Rey el 25 de mayo de 1715. P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, CSIC, 1982, p. 60.

[3] *Ibid.*, p. 60.

o el dominicano maestre de campo Juan López de Morla, propietario de la nave *Nuestra Señora del Rosario*, que mandaba el corsario Manuel Duarte. Algunos armadores tuvieron verdaderas flotillas corsarias, como el famoso Miguel Henríquez, del que hablaremos más adelante.

Más usual era que la patente le fuera entregada al propio capitán de la nave que se iba a dedicar al corso. En éste, como en todo, había muchas categorías y algunos corsarios no tenían más pretensión que la de capturar algún alijo desembarcado furtivamente por los contrabandistas en una playa o ensenada escondida, para lo cual no necesitaban hacer alardes de poderío marítimo. Bastaba con una pequeña embarcación y algunos hombres, y esto estaba al alcance de vecinos modestos. Los ejemplos son numerosos, como el del santiagués Pedro Algarín, que mandaba su propia galeota, la *Nuestra Señora de la Concepción*, o el de Damián Salas, su balandra, etc.

La marinería de las embarcaciones corsarias era poco profesional y estaba formada por aventureros generalmente criollos, muchos de ellos negros o mulatos, algunos marinos de la navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y desertores de la Armada. No deja de ser sospechoso que el artículo 40 de las ordenanzas de 1718 tuviese que advertir que cualquier armador de corso puede «hacer leva de gente, no recibiendo, ni pudiendo recibir, soldado alguno de sus reales armadas» [4]. La marinería de los guardacostas reales no era mucho mejor, pues tampoco se preguntaba demasiado sobre la vida de quienes se enrolaban, y no era extraño recorrer las calles de las poblaciones buscando «voluntarios» forzosos. Más que marinos de la Armada, se buscaba a los soldados desertores, que siempre abundaban, ya que los sueldos de la milicia eran escasos y tardíos. Se les brindaba así la oportunidad de limpiar su mancha ejerciendo una profesión honorable y hasta lucrativa.

La vestimenta de los corsarios era totalmente anárquica, pero menos ostentosa que la de los piratas, y su armamento lo formaban armas blancas y algunos pistolones. La Corona trató de imponer un poco de orden en todo aquello, y por el artículo 37 de las ordenanzas de 1718 reglamentó «que todos los del corso gozasen de las mismas preheminencias y trajes que gozaba la gente de milicias», y, por el 38, que usasen pistolas dentro de los navíos.

[4] Las Ordenanzas de Corso están fechadas el 17 de noviembre de 1718 y se encuentran en M. J. Ayala, *op. cit.*, t. IV, pp. 316-319.

Los barcos

Cuando comenzó el corso americano se pensó que las autoridades indianas dictaminarían cuáles eran las naves más apropiadas para dicho oficio. Las ordenanzas de 1674 señalaron al respecto en su artículo segundo:

> El navío o navíos que para este efecto se armase, han de ser del porte que pareciere al Virrey o gobernador que le concediere la licencia[5].

La experiencia demostró luego que para reprimir el contrabando, principal objetivo de los corsarios, lo más funcional era emplear el mismo tipo de nave que los contrabandistas, ya que éstos operaban en bajos fondos, muy próximas a la costa, con objeto de pasar desapercibidos e introducir mejor su mercancía. Si los corsarios llevaban buques de gran porte les resultaba imposible aproximarse a ellos, y mucho menos perseguirlos en zonas de poco calado y llenas de riscos. También ocurrió, como en el caso de los bucaneros y filibusteros, que los corsarios terminaron empleando las embarcaciones capturadas a los corsarios, compradas por los armadores en los remates. La Corona asimiló toda esta experiencia funcional en las ordenanzas de 1718 cuando estableció que sus embarcaciones fueran de «300 toneladas abajo, a fin de mayor ligereza».

Al escaso tonelaje de las embarcaciones corsarias vino a sumarse la necesidad de que fueran rápidas, pues debían ser capaces de perseguir a las presas. La rapidez, en la época, se conseguía aumentando la potencia de impulsión eólica mediante grandes arboladuras, pero esto iba en proporción al tonelaje, y además exponía a la embarcación a los fuertes vientos del Caribe, que producían a veces verdaderos desastres en tales arboladuras. Otro inconveniente era, por el contrario, las calmas chichas, que dejaban a los buques inmóviles frente a sus adversarios. Finalmente, estaba el problema de la broma, que obligaba a carenar con cierta frecuencia.

[5] Estas ordenanzas, de las que hablaremos frecuentemente en este capítulo por su importancia para América, fueron dadas en Madrid el 22 de febrero de 1674 y no se han publicado hasta la fecha. Copia de tales ordenanzas se daban siempre a los corsarios en el momento de otorgarles la patente, y una de éstas, la adjunta a la patente del corsario Joseph Sera, existente en el Archivo General de Indias, Contratación, 1455, nos ha sido facilitada generosamente por el doctor Ángel López Cantos, profesor titular de Historia de América en la Universidad de Sevilla, a quien se la pedimos por haberlas citado abundantemente en sus publicaciones. Queremos testimoniar por ello nuestro agradecimiento a tal profesor. En el futuro las citaremos como ordenanzas de 1674.

Una embarcación pequeña podía limpiarse en cualquier playa, pero una pesada requería buscar el lugar apropiado. Todo esto se fue ponderando para terminar en la solución de unos buques ligeros, de poco calado, impulsados por alguna o algunas velas fáciles de arriar en un momento dado y auxiliados de remos para poder maniobrar con facilidad en los fondos bajos y con poco viento. Las naves apropiadas fueron las criollas del Caribe, como lanchas, barcas, canoas, jabequillos y piraguas. Estas últimas fueron muy frecuentes y las usaron los corsarios de los gobernadores de Venezuela don Nicolás Ponte y don José de las Cañas. Eran, naturalmente, piraguas grandes, con una capacidad para unos 25 ó 30 hombres. Los contrabandistas las usaban también, especialmente los españoles, que iban en ellas desde la costa venezolana a Curaçao. Igualmente resultaba apropiada la galeota, que se movía a vela y remo. Era la preferida por los corsarios Manuel Castañeda y Pedro Algarín. Pero la embarcación más utilizada era la balandra, que podía barloventear muy bien y pasar los bajos. Los contrabandistas las empleaban con profusión, y también, naturalmente, sus perseguidores los corsarios, como Damián Salas y Lorenzo Martel. El marqués de Mijares había armado dos de ellas, además de un queche, otro barco bastante funcional para el acoso. El defecto de las balandras era que no podían ir muy artilladas, lo que reducía su potencial ofensivo a la habilidad de sus tripulantes. Podían artillarse los bergantines, como el del corsario Manuel Duarte, pero su excesivo calado era peligroso. Para los guardacostas reales este problema de la artillería fue una auténtica pesadilla. Debían llevar entre 14 y 16 cañones para intimidar al enemigo, pero esto les obligaba a aumentar porte y calado. Fragatas y bergantines tenían el mismo problema. En cuanto al jabeque, embarcación que parecía más apropiada para la misión de vigilar el contrabando, tenía el inconveniente de su gran arboladura, que aguantaba mal los vientos del Caribe, por lo que hubo que rebajarla, adaptándola al medio americano. Otra buena embarcación era la galera, capaz de albergar hasta 150 hombres y de navegar con 5 ó 6 palmos de agua. El virrey Guirior, que tanto se preocupó por este tema, terminó recomendando las balandras con artillería ligera. En realidad existía una especie de acuerdo tácito entre corsarios y guardacostas reales. Los primeros se dedicaban principalmente a la captura de las embarcaciones pequeñas de los contrabandistas, y los segundos, a la de las embarcaciones mayores.

En términos referenciales podría decirse que las piraguas y los javequillos llevaban de 25 a 30 hombres, principalmente las de los corsarios

puertorriqueños, las balandras hasta 40 hombres y algunos cañones, al menos unos pedreros, y las galeotas podían llevar hasta 70 u 80.

Las capturas

Los corsarios españoles actuaron en las zonas principales de contrabando, donde podían conseguir fácilmente sus presas. Eran numerosas, pero sobre todo las costas cubanas, donde traficaban los ingleses; las dominicanas, lugar preferido por los franceses; las puertorriqueñas, las de la laguna de Términos y la desembocadura del río Velis, también frecuentada por ingleses; la costa norte de Honduras (ingleses y holandeses); la atlántica panameña donde se reunían los contrabandistas de todas las naciones; las atlánticas de Nuevo Reino de Granada (ingleses y holandeses) y las venezolanas, región batida por los holandeses desde Curaçao. La isla holandesa de Aruba se convirtió por esto en un lugar excelente para observar a los contrabandistas que iban y venían de Curaçao y casi siempre contaba con la presencia de algún corsario español[6].

La táctica de los corsarios era la misma que la de los piratas: intimar a rendición al enemigo. El gobernador de Curaçao denunció que incluso algunos corsarios españoles usaban bandera negra con una pequeña cruz en el lugar donde usualmente se pintaba la calavera. Si los corsarios no lograban rendir al enemigo con su sola presencia, le perseguían y abordaban. Muchas veces la persecución tenía por objeto obligar a vararse a la embarcación acosada, ya que, como hemos dicho, solía estar en aguas poco profundas. Curiosamente, los corsarios enemigos que defendían los buques contrabandistas empleaban el mismo procedimiento con los corsarios españoles, tal como ocurrió en 1701 con un corsario dominicano: obligó a vararse a una fragata holandesa contrabandista, pero luego fue acometido por cuatro buques de dicha nacionalidad, un bergantín entre ellos, que le hicieron varar a él. En 1718 se reglamentó que los corsarios debían hacer una advertencia al enemigo disparando la artillería, a lo que éste debía responder bajando las velas. Si no lo hacía, se le consideraba buena presa. Buena presa eran, según las ordenanzas de 1718,

> los navíos enemigos, y los mandados por piratas, corsarios y otra gente que corriese la mar sin despacho de príncipe, ni estado soberano.

[6] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. I, pp. 71-129.

Los corsarios debían guardar fielmente las ordenanzas reales, que les impedían tomarse excesivas libertades con los prisioneros. Tenían que conducirles hasta un puerto español y entregarles allí a las autoridades para que éstas juzgaran convenientemente si eran piratas o capitanes corsarios enemigos. El contrabandista era siempre considerado un pirata. Incluso en el caso de que se tratara de un buque enemigo armado en guerra, bastaba que hubiera efectuado presas para que «fuesen castigados los capitanes y oficiales como piratas». En todo caso, los corsarios tenían prohibición de tomarse la justicia por su mano, pero la guerra corsaria fue enconando las voluntades, y cuando ingleses y holandeses llegaron a perseguirles con saña, llegando al extremo de ajusticiar sanguinariamente a algunos de ellos, se dieron casos de corsarios que amenazaron con colgar a los capitanes de tales buques. Las autoridades españolas hicieron la vista gorda a otras acciones poco ortodoxas de sus corsarios, como los desembarcos en islas enemigas para robar ganado e implementos. Un caso peculiar, pero significativo, fue el realizado por dos corsarios en Aruba, Juan Torena y Juan Bernardo, ya que el capellán que llevaban consigo procedió a bautizar a todos los indios de la isla, cosa que sentó muy mal al gobernador de Curaçao. Era una especie de réplica católica a las agresiones religiosas de los protestantes, y menos ultrajante, por supuesto.

Al navío apresado se le cerraban las escotillas para llevarlo hasta un puerto español. Los armadores o el corsario podían elegir el que estimaran conveniente, si bien estaba ordenado que preferencialmente las presas debían conducirse al puerto de donde procedía el corsario. En caso de que hubiera quedado inutilizado, se pasaban sus mercancías al buque corsario acompañadas de los dos oficiales principales. El botín no podía repartirse, ocultarse, ni venderse. Había que entregarlo al intendente o subdelegado del puerto para que se diligenciase el proceso correspondiente. El capitán corsario debía rendir un informe anotando el día, hora y paraje donde había ocurrido el apresamiento, si el capitán enemigo se había rehusado a amainar velas al recibir el aviso, si no había mostrado su comisión, si le acometió, bajo qué bandera, etc. El intendente procedía a examinar lo aprehendido, comprobando si había bienes pertenecientes a españoles o a súbditos de países amigos –en cuyo caso debía restituírselos– y, finalmente, procedía a declarar buena presa lo que había estado en manos de piratas y contrabandistas por más de 24 horas. La mercancía se vendía en pública subasta, así como el buque y el armamento. El dinero recaudado se depositaba por un tiempo, en espera de que surgieran posibles reclamaciones; finalmente, se procedía a entregar a los corsarios su quinto de

presas, municiones, etc. Los corsarios tenían que pagar a la Corona los derechos por las ventas, como cualquier particular. El procedimiento era muy lento y los armadores reclamaron muchas veces contra él, ya que les perjudicaba. Habían invertido mucho dinero (fianzas, armamento, sueldos de oficiales y tripulación), del que deseaban resarcirse cuanto antes con las presas, pero hasta 1752 no se ordenó el reparto de los comisos de una forma más rápida y eficaz[7].

El corso americano se independiza del peninsular

El corso español en América no tuvo características propias hasta el último cuarto del siglo XVII. Hasta entonces estuvo vinculado al corso general de España, cuya reglamentación servía para Indias. Este corso tuvo un carácter defensivo, como dijimos, como era lograr la restitución de los bienes usurpados por piratas y corsarios extranjeros. Ni aun así logró limpiar la imagen de inmoralidad que pesó sobre el mismo desde la pragmática dada por los Reyes Católicos el 12 de enero de 1498. El corso fue considerado una variante de la piratería, y se autorizó en 1521 como un mal menor para hacer frente a las agresiones extranjeras contra los mercantes españoles. Cuatro años más tarde, la Corona otorgó a los corsarios el «quinto a Nos pertenesciente de las presas que tomaren»[8]. En 1553 volvió a permitirse el corso temporalmente, hasta que terminase la guerra contra Francia. Para incentivar a los corsarios se les dio en esta ocasión el 50 por cien del valor de las presas que capturaran. La autorización evidenciaba el carácter «justo» de dicha actividad, ya que señalaba que el otro 50 por cien se restituiría a sus legítimos propietarios:

> que conforme a la Ley de la Partida se haya de volver a los dueños cuyo era de primero, que por el tiempo que durare la presente guerra que tenemos con Francia, la mitad della sea para las que la recobraren, y la otra mitad para el dueño cuyo era[9].

Felipe II y Felipe III (1604) mantuvieron el quinto de presas para los corsarios.

[7] H. R. F. Ramos, *op. cit.*, p. 293.
[8] J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, p. 241.
[9] *Ibid.*, p. 245.

Mediado el siglo XVII se desató una gran polémica en torno a suspender o permitir el corso, pues los «rebeldes» portugueses iban con patentes a Brasil y aprovechaban la ocasión para

> comerciar en el puerto de Buenos Aires y demás de las Indias, de donde sacaban plata en barras, piñas y barretones sin quintar, en fraude de este derecho del producto del Cerro de Potosí y minerales de aquellas Provincias, comerciando con negros y géneros en sumas gruesas, contra la prohibición de las leyes [10].

En 1652 la Corona resolvió

> por justísimas causas que se prohíban del todo las licencias de corso, y que en nuestros consejos se cierre totalmente la puerta a este género de permisiones [11].

Debieron mediar algunas opiniones en contrario, sin embargo, pues tres años después se volvieron a permitir las patentes de corso, siempre y cuando fueran otorgadas por la Junta de Guerra, entidad que seguramente las consideraba necesarias, y consignándose en los despachos que «con ningún pretexto pudiesen navegar [dichos corsarios] a las costas del Brasil, ni de Indias» [12].

A partir de entonces se produjo la separación de los corsos metropolitano e indiano. En España se dieron patentes para actuar en el Mediterráneo o en las costas andaluzas contra los turcos, pero sin que el corsario

> pueda ir, ni vaya, a los Reynos y Provincias con quienes hoy se tiene paz, ni tampoco a las costas de Brasil, las Terceras de la Madera y las costas de las Indias, con ningún pretexto,

como se hizo en 1670 con la patente otorgada al corsario Antonio Sánchez [13]. La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, producida a raíz de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, hizo aconsejable autorizar un corso indiano, para el cual se dieron las ordenanzas de 1674

[10] Cédula de 2 de marzo de 1655. Cedulario, t. 25, fol. 6 vto., n.º 4. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. IV, p. 315.

[11] *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias,* Madrid, 1681, ed. facsimilar, Madrid, Cultura Hispánica, 1973, IV, título 27, libro 9, fol. 16.

[12] Cédula, citada anteriormente, de 2 de marzo de 1655, *op. cit.*

[13] J. L. de Azcárraga y de Bustamante, *op. cit.*, pp. 256-257.

por la reina Mariana de Austria. Eran unas ordenanzas específicas para el corso americano, desvinculado así del metropolitano. Tal como rezaba en su prólogo, iban destinadas

> a los vasallos del Rey mi hijo que residen en las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano que con licencia quisieren armar cualesquier navíos por su cuenta, para andar en aquellas costas en busca de los de las naciones que andan pirateando y haciendo hostilidades a sus naturales.

Las ordenanzas estipulaban numerosos aspectos relativos a las presas, su reparto, tratamiento de prisioneros, etc. [14], pero uno de sus artículos más significativos era el que revaluaba el oficio de corsario, tan despreciado por los españoles, señalando «que a los cabos, soldados y marineros de los navíos que salieren de corso y fueren embarcados en ellos les serán

[14] Señalaban que las fianzas se habían de dar a satisfacción de los virreyes y gobernadores y para actuar contra los piratas; que no se alistasen en los navíos corsarios «ningún marinero, ni soldado de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, Flota de Nueva España, ni Presidios de ellas»; que se le facilitase lo que necesitase a los precios justos; que los barcos fueran del porte que «pareciere al Virrey o Gobernador que le concediere la licencia»; que las presas de mercancías se repartieran conforme al tercio vizcaíno; que los piratas aprehendidos fueran castigados en los puertos indianos y no remitidos a España, como estaba ordenado; que el Rey otorgaba a los corsarios su quinto de presas para repartirlo por el tercio vizcaíno; que también otorgaba al armador la gracia de su quinto real para aliviarle los gastos de armar la nave, aprovisionarla, etc.; que los navíos apresados sólo podrían venderse a la Real Hacienda o vasallos del Rey; que los prisioneros debían entregarse al Virrey o Gobernador donde entrare con la presa; que podrían llevar las presas a un puerto cercano con tal de que hubiera gobernador, corregidor o justicia real para que vieran la causa en primera instancia, enviándose luego los testimonios a la Audiencia; que «ningún Virrey, Capitán General, Gobernador, Corregidor, ni otra persona ha de llevar ninguna parte, ni joya de las presas, porque todas han de ser y repartirse en beneficio de los armadores y gente que la hiciere»; que el reparto de presas lo hagan los oficiales reales; que los armadores podrían comprar a los precios justos lo que necesitaran en cualquier puerto de Indias, incluso de los almacenes de la Real Hacienda; que cualquier presa que hubiera estado 24 horas en manos de piratas sería declarada buena presa; que el armador tenía jurisdicción civil y criminal sobre la gente que hubiera alistado, con derecho a primera instancia sobre delitos cometidos en tierra y mar; que el armador de corso estaba exento de pago de alcabala, almojarifazgo o cualquier otro derecho en los lugares donde vendieran las presas; que se podrían enrolar marineros de mercantes en los buques corsarios, siempre que éstos lo quisieran, y pagando a los dueños de los mercantes donde habían servido los empréstitos que les hubieran hecho; que los buques apresados fueran cerrados y sellados y puestos a disposición de las autoridades para que estas fallaran el caso; y que los servicios prestados en los buques corsarios serían equivalentes a los efectuados en armadas y flotas.

reputados los servicios que hubieren en los corsos, como si los hicieran en mi Armada y flotas de las Indias», y que quienes se distingueran en dicha actividad podrían acceder incluso a condecoraciones.

Estas ordenanzas de 1674 no sólo fueron las primeras para un corso propiamente americano, sino que además tuvieron vigencia para América durante muchos años, ya que las posteriores, tal y como ha señalado Feliciano Ramos, no las invalidaron, ya que fueron «dadas para áreas no americanas, como lo fue la de 1718, o exclusivamente para casos de guerra, como en 1762 y 1779», que añadieron algunas disposiciones complementarias o cambios en lo relativo a la distribución de las presas[15].

Corsarios del siglo XVII

Lamentablemente no conocemos casi nada del corso español en América durante el siglo XVII. Sabemos que en 1673 algunos corsarios apresaron al filibustero cubano Diego Grillo. Después de las ordenanzas hubo mayor actividad, de la que tenemos sólo algunos reflejos. Así, el 5 de junio de 1692, el gobernador de Puerto Rico, don Gaspar de Arredondo, autorizó ejercer el corso al inglés Felipe de Vera. Por la patente podemos conocer algunos detalles de la política de la Corona en tales momentos. Las costas de armar la expedición eran total incumbencia del corsario «sin que mi real hacienda esté obligada ahora, ni en ningún momento, a darle para ello más asistencia, ni ayuda de costas, que la permisión que se le concede», y aunque el corsario podía ser extranjero era necesario que su oficialidad y marinería fueran españolas. El resto de las normas parecen copiadas de las ordenanzas de 1674, como el permiso para poder hacer escala en cualquier puerto americano sin ser molestado por las autoridades y vender en ellos las presas que hubiera realizado, aunque con obligación de notificarlo a los gobernadores o alcaldes ordinarios donde hubiera hecho la recalada; el derecho para «conocer de todas las causas civiles y criminales de sus oficiales y soldados», etc.[16].

El corsario Juan Felipe de Vera fue enviado por Arredondo a España con algunos pliegos importantes poco después de haber llegado a Puerto Rico el situado de 1691, y se corrió el rumor de que el gobernador le había mandado con una parte considerable de dicho situado, lo que pro-

[15] H. R. F. Ramos, *op. cit.*, p. 275.
[16] A. López Cantos, *op. cit.*, p. 305.

dujo un motín de la soldadesca. Tras algunos viajes de escasa importancia Vera decidió desertar y pasarse al servicio de Francia. Su patente de corso fue luego solicitada por Baltasar de Andino.

En Santo Domingo, el gobernador Severino de Manzaneda concedió la primera patente de corso en el año 1700 a Juan López de Morla con el propósito de suprimir el contrabando que los extranjeros hacían en los ríos del sur. López de Morla armó un bergantín y lo puso al mando del corsario Manuel Duarte, quien emprendió una gran actividad y regresó con cuatro presas a Santo Domingo [17]. Entre ellas figuraba el navío *La Provincia de Zelanda*, capturado a mediados de dicho año. Iba capitaneado por Juan Ban y había zarpado de Curaçao con destino a Amsterdam cargado de corambre, palo de brasilete, cacao, tabaco de Barinas, añil, cobre, conchas de carey, cáscaras de naranja y monedas de plata españolas consignadas a los mercaderes judíos holandeses. Todo esto se remató en Santo Domingo en 10.491 pesos y 2 reales [18].

Ante el éxito obtenido por Duarte, el alférez Sebastián Domingo armó una balandra y capturó otras tres presas que condujo al mismo puerto. Otros vecinos dominicanos ayudaron a limpiar las costas de contrabandistas extranjeros, pero la euforia duró poco, pues la Audiencia se vio obligada a suspender las licencias de corso en 1701, al comprobar que los corsarios españoles se habían dedicado igualmente al contrabando, ocultando las presas y vendiendo las mercancías a los vecinos [19]. Los corsarios dominicanos no desaparecieron, sin embargo, pese a la prohibición de la Audiencia, como veremos más adelante.

La gran etapa de la Guerra de Sucesión

La Guerra de Sucesión española fue también propicia para el desarrollo del corso español en América, ya que ingleses, holandeses y franceses fueron beligerantes en ella y aprovecharon la ocasión para realizar un contrabando pseudolegalizado con el pretexto de ayudar a uno de los dos aspirantes al trono español, como señalamos en el capítulo anterior. España bajó además la guardia de sus flotas, ante la guerra peninsular, y los gobernadores indianos se vieron obligados a buscar por sí mismos la

[17] F. Moya Pons, *op. cit.*, p. 117.
[18] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. I, p. 49.
[19] F. Moya Pons, *op. cit.*, p. 117.

forma de defenderse, autorizando el corso. Los corsarios actuaron lógicamente en las principales zonas de contrabando, que fueron las grandes Antillas (Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo) y Tierra Firme (Cumaná y La Guaira). Junto a ellos lucharon a veces corsarios franceses. Ya dijimos que la Compañía de Guinea fue autorizada a tener naves corsarias. Felipe V dio además una cédula el 5 de agosto de 1702 modificando las Ordenanzas de Corso de 1674 y permitiendo que los corsarios franceses entrasen en los puertos españoles para vender sus presas sin pagar impuestos. El contrabando aumentó considerablemente y la Corona tuvo que rectificar su postura mediante una nueva cédula dada el 1 de diciembre de 1709 que prohibió a los corsarios galos arribar a puertos españoles [20]. Muchos corsarios franceses ofrecieron por entonces sus servicios a los gobernadores españoles, como el famoso Elías Forias, a quien dio patente el gobernador Morfi, de Santo Domingo, pero los abusos de éstos obligaron a promulgar la cédula de 30 de marzo de 1714 prohibiendo terminantemente dar patentes a los súbditos extranjeros [21].

El primer corsario español del siglo XVIII es anónimo. Sabemos que mandaba un bergantín matriculado en Santo Domingo con el cual persiguió en 1701 a una fragata contrabandista holandesa de 24 cañones, haciéndola varar en la costa venezolana. Inmediatamente se lanzaron contra él otras cuatro naves holandesas, entre ellas un bergantín, que recobraron la carga de cacao transportada por su compatriota y persiguieron al español hasta obligarle a vararse a su vez, pereciendo cuatro corsarios en el combate. En 1702 una piragua corsaria mandada por Simón de Lara, armada por el gobernador de Venezuela don Nicolás Ponte, apresó varias balandras pequeñas de Curaçao, mientras que en Cumaná empezó a operar la embarcación corsaria armada por el sargento mayor Francisco de Figueroa de Cáceres. Quizá fuera ésta la nave a la que se refería el gobernador de Cumaná cuando informaba al Rey que dos presas de sus corsarios, convenientemente rematadas, habían permitido ingresar en su Real Hacienda 3.827 pesos en concepto de quinto real. El monarca contestó el 7 de marzo de 1704 «dándole gracias por su celo, y mandándole arreglar en lo futuro a la cédula expedida sobre patentes de corso y quinto a la Real Hacienda» [22].

[20] P. E. Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p. 60.

[21] C. E. Araúz Monfante, *op. cit.*, pp. 164-165.

[22] Cédula de 7 de marzo de 1704. Cedulario, t. 25, fol. 179 vto., n.º 190. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. IV, p. 315.

En 1703, el marqués de Mijares, acaudalado e ilustre vecino de Caracas, armó en corso un queche y dos balandras, y el capitán santiagués (de Santiago de Cuba) Pedro Algarín salió al mar mandando su galeota corsaria *Nuestra Señora de la Concepción*. Otro santiagués, Manuel Castañeda, tenía en 1704 una goleta y un barcolongo con los que hacía incursiones a las haciendas de Jamaica. En 1705 operaba una balandra corsaria de la que era dueño el capitán Damián Salas, igualmente de Santiago de Cuba. También pertenecía a dicha ciudad la balandra corsaria propiedad de Lorenzo Martel, que surcaba los mares en 1708. En 1710, el corsario Manuel Duarte perseguía contrabandistas con el bergantín *Nuestra Señora del Rosario*, cuyo armador era el maestre de campo de Santo Domingo [23]. En 1711, el nuevo gobernador de Venezuela, don José de las Cañas, armó una piragua en corso para reprimir el contrabando que los propios españoles de su gobernación hacían con Curaçao. La piragua capturó una canoa en Patanemo, en la cual viajaban un neogranadino y un venezolano con un gran contrabando de ropa. El gobernador mandó ajusticiarlos. Cañas tuvo luego dos piraguas en corso, mandadas por Pedro Reinaldo y Miguel Ramos, que apresaron en sólo mes y medio nueve balandras holandesas cargadas de cacao y ropas [24].

Pero el corsario más importante de la época fue el puertorriqueño Miguel Henríquez. Picó afirma que era mestizo y que llegó a amasar una gran fortuna vendiendo en San Juan las presas que hacía en San Thomas y Curaçao, añadiendo que «del gobernador y el obispo para abajo, toda la lista del Quién es Quién de San Juan llegó a deberle dinero y favores» [25]. Henríquez debió de comenzar sus actividades hacia 1701, pues en una cédula de 1712 se decía que llevaba

> más de diez años manteniendo a su costa diferentes embarcaciones, no sólo para limpiar aquellas costas de enemigos, sino para otras ocurrencias del real servicio.

Sus naves se enfrentaron principalmente a las de los contrabandistas de Jamaica y Curaçao, según dice la referida cédula, pero realmente cubrieron todo el Caribe. En 1712 puso en fuga ocho balandras holandesas que estaban en el puerto de Ocumare. Henríquez se transformó en un gran armador y tuvo a su servicio a varios capitanes franceses y españoles.

[23] P. E. Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p. 60.
[24] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. I, p. 147.
[25] F. Picó, *op. cit.*, p. 102.

En 1712 tenía armadas cinco naves con 500 hombres que escoltaban los situados y avisos del área del Caribe. Estas naves eran un bergantín, *El Jenízaro Americano,* mandado por Joseph Rodríguez, y cuatro balandras: *San Miguel*, mandada por Alberto de Soto; *La Matutina*, por Esteban Uger o Esteban Provincial; *La Aurora*, por Pedro Simón o *monsieur* Siren (posiblemente es *monsieur* Simón), y *La Belona*, por Diel de Grabila o *monsieur* Granvila [26]. Capturó infinidad de naves contrabandistas durante la guerra y fue condecorado por el rey en 1712. Naturalmente, prosiguió con sus actividades después de la paz de Utrecht [27].

El corso durante el reinado de Felipe V y hasta la desaparición de la piratería

La Paz de Utrecht puso fin al período de anarquía en el Caribe y dio la sentencia de muerte a la piratería, pero abrió infinitas vías al contrabando organizado, principalmente inglés, con el Navío de Permiso y el asiento esclavista de la South Sea Company. Los franceses se sintieron también amparados por su amistad con España, aunque ésta fue enfriándose progresivamente. Los holandeses siguieron ejerciendo el contrabando tradicional, sin subterfugios. El enorme tráfico ilegal fue una pesadilla para todas las autoridades indianas del Caribe, que se vieron obligadas a seguir dando patentes de corso para detenerlo. Conocemos sólo una parte de este corso, pero suficiente para comprender su magnitud. En 1716 un corsario al servicio del armador Miguel Henríquez que mandaba la balandra *Aurora* detuvo y saqueó la balandra *Señora Sara*, capitaneada por Abraham Huytbregt. La balandra era de Curaçao, por lo cual reclamó su gobernador a las autoridades españolas. En diciembre de 1718, el corsario José Gil con su balandra *La Fortuna*, armada en Puerto Rico por Miguel Moscoso, capturó entre las islas de Santa Catalina y Saona el bergantín holandés *Catalina*, dirigido por Juan Apkens. La nave tenía pasaporte de la Compañía de las Indias Occidentales y fue conducida a Santo Domingo [28].

[26] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.,* t. I, p. 164.

[27] Por cédula de 12 de marzo de 1712, «le concedió S. M. la medalla de su real efigie, destinada únicamente para los que se singularizan en fidelidad y amor en el real servicio, para que se la pusiese en testimonio de lo grato que habían sido sus servicios». Cedulario, t. 20, fol. 355, n.º 309. M. J. Ayala, *op. cit.,* t. IV, p. 316.

[28] C. A. Araúz Monfante, *op. cit.,* t. I, pp. 297-301.

El 17 de noviembre del año 1718 se dieron unas nuevas Ordenanzas Generales de Corso, que reglamentaron mejor la profesión. Estaban dirigidas principalmente al corso en Europa y África, pues su artículo 32 rezaba «que los corsistas no pasen a las Indias, ni Islas de Canaria, sin su real permiso, pero sí a las terceras en que no había inconveniente». Tuvieron vigencia en América, no obstante, complementando algunos aspectos de las ordenanzas de 1674. Las nuevas trataban igualmente aspectos relativos a las presas, la forma de realizar los procesos, las autoridades que podían realizarlos, etc. El artículo 36 volvía a revaluar el oficio corsario, pues señaló

> que los servicios de los corsistas fuesen reputados como si los ejecutasen en sus armadas reales y fuesen premiados los que se señalasen en tomar banderas de enemigos u otras acciones semejantes [29].

Las actividades corsarias en América prosiguieron con mayor intensidad. En 1719, un corsario dominicano llamado Sebastián García Popayo capturó en el puerto de Manzanilla el navío holandés *La Concordia*, de lo que informó puntualmente el gobernador de Santiago (de Santo Domingo) Mateo López de Cangas. El 5 de diciembre de 1720 José Gil apresó la goleta holandesa *Señora Ribea*, mandada por el capitán Herman Small, igualmente en la isla Catalina. En 1720 otro corsario puertorriqueño capturó la balandra *Jorge Aleta*, capitaneada por Samuel Sturling, y la condujo a Santo Domingo. Todo esto motivó una airada protesta del nuevo gobernador de Curaçao, Jan Noach Du Fay, que citó todos estos casos añadidos al del bergantín *Catalina*, cuyo importe no se había restituido. Mucho peor era lo cometido por el corsario dominicano Baltasar Carrión, quien, según el citado gobernador, después de haber capturado una goleta holandesa en Aruba,

> saltó a tierra y robó algunas cabezas de ganado vacuno y carneros, hizo prisioneros a diez indios y obligó al comerciante judío Salomón Señor a darle 56 pesos y un esclavo negro perteneciente a su hermano David Señor.

En su opinión, las acciones de corsarios españoles como éstas eran propias de «piratas y perturbadores del bien común» [30].

[29] Cedulario, t. 31, fol. 38 vto, n.º 38. M. J. Ayala, *op. cit.*, t. IV, pp. 316-319.
[30] La carta está fechada el 1 de julio de 1722. C. E. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. I, p. 202.

El gobernador de Curaçao respondió a la ofensiva del corso español armando dos embarcaciones para limpiar el Caribe de tales corsarios (iban mandadas por Thomas Porter y Juan Carval), que se unirían a otras equipadas por el gobernador de Jamaica. Las naves se dirigieron a Aruba, isla que los españoles empleaban para aprovisionarse de ganado, robándolo, naturalmente, así como para acechar los contrabandistas que partían de Curaçao. Allí encontraron dos corsarios dominicanos, Juan Antonio Díaz de la Rabia y Pedro Borges, que acababan de apresar una balandra inglesa y otra holandesa (la *Ángel Gabriel*, capitaneada por Willem Bell). Se trabó entonces un gran combate que prosiguió hasta Coro, donde los holandeses lograron incendiar la nave de Borges, lo que ocasionó la muerte de éste y de gran número de sus hombres. De la Rabia logró huir, pero fue capturado en la costa dominicana por el capitán inglés George Norman, que había salido de Jamaica con su navío *Diamante*. La complicidad de ingleses y holandeses no se limitaba a actuar contra los corsarios españoles. También sus contrabandistas solían navegar en conserva para defenderse mejor[31].

El corso español replicó a esta ofensiva con nuevos golpes. A fines de agosto de 1722 los corsarios dominicanos Gaspar y Miguel (de apellido desconocido) apresaron en la bahía Fuilk de Curaçao la balandra *Jorge Jacob*, cuyo capitán era Adams Arentz. Al mes siguiente capturaron la balandra *Señora Ester* en las cercanías de Aruba. El corsario Juan Durán entró en la propia rada de Curaçao con objeto de hacer alguna presa, pero la artillería le obligó a retirarse.

El gobernador de Curaçao volvió a protestar en 1723 ante la Audiencia de Santo Domingo por esta inusitada actividad, anotando que a los corsarios tradicionales de Santo Domingo, Puerto Rico y Cumaná, se habían unido otros nuevos de Trinidad y Margarita. Jan Noach Du Fay puntualizó que había tenido que defenderse de ellos armando dos balandras y que los corsarios españoles habían llegado al extremo de enarbolar bandera negra cuando asaltaban las naves holandesas, si bien con una

[31] Los ejemplos son infinitos y a modo de muestra digamos que los guardacostas españoles que mandaba el comandante Pedro de Garaycoechea, que eran el paquebote *El Diligente,* la balandra *Santa Teresa* y el bergantín *Santísima Trinidad,* apresaron en 1744 en el canal de las Bahamas, a cinco leguas a barlovento de los Mártires, el bergantín inglés *El Matheo* y el pingue holandés *El Amable*, que viajaban en conserva desde el río Velis. El pingue fue llevado a La Habana, donde se declaró buena presa, y su carga, formada por 239 toneladas y 1.028 libras de palo de tinte y algunas porciones de zarzaparrilla y añil, se remató en 2.935 pesos y 1 real. *Ibid.*, t. II, pp. 84-85.

pequeña cruz en lugar de la calavera de los piratas. Aparte de las aprehensiones de las naves *Catalina, Ángel Gabriel, Jorge Jacob* y *Señora Ester*, se quejaba de que habían capturado en la costa de la isla Blanca la balandra *Paquebot* del capitán Francisco Langlois, la balandra *Esperanza* en la isla de las Aves, y de que otro corsario de Trinidad había atacado cerca de Bonaire la balandra *María y Paciencia*, mandada por el capitán Jorge Maycock. Finalmente resaltaba la insolencia del corsario Baltasar Carrión, quien había prometido vengar a sus compañeros Díaz de la Rabia y Pedro Borges ahorcando a los capitanes de las balandras que les habían atacado, y añadiendo que iba a desterrar a galeras en La Habana a cualquier otro contrabandista que cayera en sus manos[32].

De nada sirvieron las lamentaciones del gobernador de Curaçao. Los Estados Generales hicieron en 1725 un balance con las quejas formuladas a partir de 1722, que era aún peor. Además de solicitar la restitución de la galeota *Buenaventura* (barco que se varó en la costa de Coro, procedente de Brasil con un contrabando que fue extraído rápidamente por otras embarcaciones holandesas llegadas desde Curaçao, aunque dejando algunas evidencias del negocio ilegal, tales como 40 zurrones de tabaco y retazos de telas que encontraron los españoles), se citaba la anómala visita efectuada en 1722 por el buque español *La Potencia* al navío holandés *Duyvelant*, capitaneado por Cent Rylez, saqueado en alta mar sin haber tocado ningún puerto español (al menos esto se decía); la captura[33] realizada el 5 de agosto de 1724 por el corsario español Benito Socarraz del pingue *Jeune Cornelis Calf*, capitán Nicolás de Vander Meer, en el canal de la Mona[34], cuando dicho buque viajaba tranquilamente hacia Amsterdam, sin haber arribado tampoco a ningún puerto español[35]; y la desfachatez del corsario

[32] *Ibid.*, t. II, pp. 3201-307.

[33] No se citó entre las reclamaciones la captura realizada en 1723 por el corsario Antonio Mendieta en el puerto de Manzanilla de la fragata *Juana Armandina*, capitán Daniel Belén, después de un combate de más de tres horas en el que hubo varios muertos y muchos heridos por ambas partes. La carga era cacao y remanentes de ropas, todo lo cual se remató en 13.964 pesos y 3 reales. *Ibid.*, t. II, p. 77.

[34] Este canal, existente entre Puerto Rico y Santo Domingo, era una de las claves de los contrabandistas. En 1745 el corsario Pedro Garaycoechea apresó en este lugar cinco buques contrabandistas: las fragatas *María Josefina Galey, Matilde Theresa, María Galey, Alida* y la galera *Guillermo*, y dos años después otras dos naves, la fragata *Mujer Juana* y el pingue *El Postillón de San Eustaquio.*

[35] El pingue *Jeune Cornelis Calf* fue capturado por el corsario Benito Socarraz en agosto de 1724 en la costa de Santo Domingo y transportaba una carga que evidentemente era contrabando: cacao, azúcar, corambre, tabaco, sal, algodón, zumo de limón, cáscara de naranja, palo brasilete, conchas de carey, diamantes, plata acuñada y restos de

español José de Herrera[36], quien según Du Fay le había ofrecido cobrarle 8.000 pesos por dejar de hostilizar las embarcaciones de su isla.

Mayor osadía era la cometida por los corsarios Juan Torena y Juan Bernardo, capitanes de los bajeles *Culebra* y *Joven Baltasar*, porque, no contentos con haber apresado la barca holandesa *Isabel y Marta*, desembarcaron en Aruba y le pidieron a su capellán que bautizase a todos los indios, como en efecto hizo. Para colmo se llevaron a 20 de los bautizados cuando se marcharon.

Tampoco los franceses estaban libres de los ataques españoles. El corsario dominicano Francisco Salegro apresó en Bonaire una barca francesa mandada por el capitán Pedro Pierrot, que había salido de Curaçao. Otras balandras francesa, inglesa y española fueron aprehendidas a fines de 1726 por los corsarios del gobernador de la isla Margarita, don Juan Vera, quien se había hartado de denunciar a los contrabandistas y había tomado medidas más eficaces.

Inglaterra y Holanda trataron de poner freno a aquella carrera de aprehensiones que llegaba ya hasta la Mar del Sur[37], convocando para ello un congreso en Soissons a mediados de 1728. Allí presentaron sus quejas e hicieron su solicitud, pero no pudo llegarse a ningún acuerdo, ya que no estaban dispuestos a renunciar a comerciar en la América española, única fórmula que el monarca hispano estaba dispuesto a aceptar. Tras el congreso, ingleses, holandeses y franceses reanudaron el contrabando con mayores bríos, y los españoles su corso, que motivó ya duros enfrentamientos[38]. A su represión se sumó la de los guardacostas reales, que ope-

géneros. Esta carga fue rematada en 215.127 reales y 12 maravedís, sin incluir en éstos los 4.389 reales de plata acuñada, remitidos por mercaderes de Curaçao y cuatro compañías. C. A. Araúz Monfante, *op. cit.*, t. II, p. 47.

[36] José de Herrera era un corsario puertorriqueño que había apresado en Ocumare ocho balandras holandesas, que condujo a Maracaibo. *Ibid.*, t. I, p. 320.

[37] El corso español se había extendido ya a la Mar del Sur. En efecto, a principios de 1726 los holandeses enviaron cuatro naves a los puertos del Pacífico americano. Una se perdió, pero las otras tres pasaron el cabo de Hornos: *Flesingés, San Luis* y *San Francisco.* El virrey de Perú, marqués de Castelfuerte, dio patente de corso a Santiago de Salavarría para capturar dichas naves, y éste logró apresar el *San Luis* en Coquimbo. El *Flesingés* se entregó en Nazca, tras recorrer la costa chilena y peruana. El *San Francisco* volvió al Atlántico y fue luego apresado en Tierra Firme por los guardacostas del conde de Clavijo. Los géneros del *San Luis* fueron rematados en 264.580 pesos, que sumados al valor del buque y su armamento ascendieron a un total de 405.934 pesos y tres reales. Se trataba de un buque de tonelaje mediano, que estaba armado con 34 cañones y llevaba 115 tripulantes. *Ibid.*, t. I, p. 282.

[38] Algunas muestras de tal actividad fueron el apresamiento en 1731 de la nave

raban desde los principales puertos del Caribe[39], y, muy pronto, los de las compañías comerciales, a quienes la Corona encomendó la vigilancia de las costas donde realizaban sus transacciones comerciales, convencida de que nadie mejor que ellas controlarían el negocio fraudulento, ya que iba

holandesa de Christian Boon cerca del río Matina (Honduras) por un corsario de Portobelo; el combate naval de 1734 en la desembocadura del río Velis (Belice) del corsario Nicolás Rodríguez con unos navíos ingleses y holandeses; la aprehensión hecha el 10 de agosto de 1736 cerca de la isla Orchila por el corsario habanero Antonio de Castañeda, capitán de la fragata *El Triunfo*, del navío contrabandista *La América*, mandado por Silvestre Back (su carga se remató en 84.564 pesos); la captura realizada el año 1737 en el puerto de Ocoa (Santo Domingo) por el corsario puertorriqueño Antonio de la Cruz Urrusiaga, capitán de la nave *César Augusto*, de una balandra holandesa cargada de contrabando de harina y aguardiente que se remató en 8.000 pesos (Urrusiaga fue atacado luego por unos buques holandeses que hundieron su nave y le dieron muerte), y la captura de dos balandras holandesas en el Puerto de la Sal (costa norte de Honduras) por el corsario Pedro Felipe de Sarricolea. Muchos corsarios españoles pagaron con su vida estas acciones de represión del contrabando. Así el capitán Valerio de una piragua corsaria fue hecho prisionero en 1735 por los ingleses después de capturar una balandra de dicha nacionalidad en la costa de Manzanillo (cerca de Puerto Príncipe), y fue azotado hasta morir amarrado a un cañón. El mismo año, el capitán Felipe Chávez, que mandaba una balandra corsaria dominicana, fue capturado tras haber apresado una balandra inglesa en Cumaná y llevado a Curaçao, donde fue vendido como esclavo junto con otros tres corsarios guayquiries. *Ibid.*

[39] En Cartagena se fletaron dos guardacostas que empezaron a recorrer permanentemente la costa comprendida entre dicha plaza y Portobelo. Empezaron sus operaciones en 1725, y fueron *El Incendio* y *La Potencia*, mandados por Miguel de Sada, conde de Clavijo. Los guardacostas apresaron en Ocumare y Chuao un navío francés y tres fragatas holandesas: la *Sara Galey*, el *Jardín de Tritón* y el *Dragón*, una de las cuales se fue a pique. Posteriormente rindieron en la bahía del río Sinú la fragata holandesa *Neptuno*, cuyo capitán y oficiales murieron en combate (Araúz, p. 278). Continuaron sus acciones en los años posteriores. En enero de 1729 Gabriel de Mendinueta al mando del guardacostas *La Paloma* capturó en la ensenada de Paiclas, cerca de Cartagena, dos fragatas holandesas, la *Abraham el Mozo* y *Las dos Hermanas,* con contrabando y plata. Al mes siguiente el conde de Bene, que mandaba entonces *El Incendio*, apresó en la costa de Portobelo el navío holandés la *Señora Sara* (que ya había sido apresado con contrabando anteriormente) y que transportaba contrabando de ropa, oro y diamantes. El remate de su carga ascendió a 187.394 pesos y 257 y 1/2 reales, más 433 pesos en diamantes y 15.070 pesos y 6 reales en oro (Araúz, t. I, pp. 285-286). En 1730 los guardacostas cartageneros que mandaba entonces Domingo de Justiniani –un contrabandista arrepentido, por cierto– apresaron en Coclé la fragata holandesa *El Vigilante* (sus géneros fueron rematados en 336.442 pesos y 4 y 1/2 reales, más 15.761 pesos y 7 reales en moneda de plata) y a continuación, el mismo mes de abril, en la costa de Caracas la fragata holandesa el *Cónsul de las Galeras*, capitaneada por Pedro Glensen. Llevaba una mercancía que fue rematada en 17.625 pesos y 24 reales, además de 4.327 pesos y 2 reales en moneda de plata. Los guardacostas capturaron además en Tucacas la balandra holandesa *La Flecha* y la fragata *Tramposa*, a las que se añadieron la fragata *Europa. Ibid.,* t. I, pp. 285-287.

contra sus propios intereses. La Compañía Guipuzcoana, establecida por cédula de 25 de septiembre de 1728, inauguró la modalidad, encargándose de las costas de Tierra Firme existentes entre el Orinoco y Riohacha. Para ello podía enviar anualmente a Venezuela dos navíos de registro equipados para la guerra y con 40 a 50 cañones, así como tener armadas en dicho territorio indiano un número indeterminado de embarcaciones menores que vigilasen las radas y parajes aislados. Las patentes para tales embarcaciones serían incumbencia del gobernador de Caracas.

Las primeras naves de la Guipuzcoana zarparon de Pasajes el 15 de julio de 1730 y fueron las fragatas *San Ignacio* y *Santa Rosa*, de 46 y 25 cañones, acompañadas de una galera de 16 cañones. No tardaron mucho en entrar en acción. Las lanchas de la fragata *San Ignacio*, que mandaba Ignacio de Noblesia, apresaron el 5 de septiembre del mismo año 1730 en el puerto de la Borburata a la balandra holandesa *Tufan Elida*, cuyo capitán era Loert Franken, con un valioso cargamento de harina, aguardiente, aceite, pólvora, armas, telas, etc., que fue rematado en 1.278 pesos y 6 reales. Noblesia, con la misma nave, apresó al año siguiente cerca de Barcelona la fragata holandesa *El Caballero Mozo*, capitaneada por Adrián Charelsen, que transportaba mercancías valiosas de contrabando. La reacción holandesa no se hizo esperar. Cinco de sus balandras desembarcaron a un centenar de hombres en la desembocadura del Yaracuy, uno de los lugares de mayor contrabando de Venezuela, y 18 navíos de la misma nacionalidad llegaron a bloquear el puerto de La Guaira (13 de agosto de 1731) cuando las fragatas de la Guipuzcoana estaban cargadas para salir hacia España e imposibilitadas de maniobrar, por consiguiente. En agosto de 1731 la *San Ignacio* apresó en el puerto de Turiamo la balandra holandesa *La Levantada*, mandada por el capitán Juan Enrique Kiosma, con un gran contrabando de cacao y tabaco, y el 7 de septiembre la misma fragata española capturó en el puerto de Patanemo la balandra *Joven Guillermo*, mandada por Guillermo Brundemburg, con sus bodegas llenas de cacao y tabaco, además de telas y harina. En uno de los meses de 1733 sus guardacostas apresaron nueve barcos holandeses y luego, entre febrero y mayo de 1734, cinco balandras holandesas: *Los dos Buenos Amigos, La Santísima Trinidad, El Mozo Isaac, El Profeta Samuel* y *La Cornelia*[40].

Los corsarios y los guardacostas de los apostaderos reales y de la Guipuzcoana no lograron desarticular la red de contrabando internacional que se había establecido en el Caribe. En realidad, sólo lograron apresar una

[40] *Ibid.*, t. I, pp. 14-56.

parte mínima del mismo, pero su actividad fue un serio obstáculo para la implantación del comercio libre, que sin duda habría sido la consecuencia indudable de la ofensiva internacional. Inglaterra vio perjudicados sus intereses respaldados en el Tratado de Utrecht y decidió declarar la guerra a España en 1739. Fue la famosa Guerra de la Oreja, llamada así porque el capitán de un buque contrabandista, Jenkins, logró convencer a los diputados de la Cámara de los Comunes para la declaración de guerra exhibiendo la oreja que le había cortado cruelmente un corsario español. La guerra no solucionó nada, aparte de la destrucción de Portobelo, terminal de unas flotas que ya estaban prácticamente muertas desde hacía años. Y tras la guerra se reanudó el contrabando, que encontró frente a él un corso indiano más fortalecido que antes. En realidad, el corso americano no había hecho más que empezar en esta fase del primer cuarto del siglo XVIII, en el que desapareció la piratería de los mares del Nuevo Mundo.

CONCLUSIONES

La piratería americana nació con el objetivo francés de romper el monopolio español en América, privando a los Austrias de una gran fuente de ingresos con la que subvencionaban sus guerras contra la nación gala. Era, en realidad, un corso mal definido que pronto se transformó en auténtica piratería, aislada y sin apoyo gubernamental, cuando surgieron períodos de paz con España. La piratería francesa se engrosó luego con grandes contingentes hugonotes, connotándola de fervor religioso anticatólico. La dificultad de hallar mercantes españoles en alta mar motivó su sustitución por los ataques a las poblaciones indianas, generalmente pequeñas y con pocos pobladores, que cayeron fácilmente en manos de dotaciones adiestradas de los ladrones del mar. Los botines logrados en ellas, sin embargo, eran muy escasos, aun con el aliciente del tributo de quema. La piratería francesa comenzó a decaer en la década de los cincuenta y se habría extinguido de no haber ocurrido un fenómeno que la reactivó: la plata americana. A mediados del siglo XVI aparecieron las grandes minas de plata en México y Perú, y en la década de los sesenta (el procedimiento de amalgamación fue ensayado en 1555 por vez primera) España empezó a transportar dicho metal precioso por el océano con destino a Europa. Se reactivó la piratería francesa y se despertó el interés de los contrabandistas ingleses. La negativa española a legalizar este contrabando, como se pretendía, configuró la piratería inglesa, que se unió a la francesa con asaltos y pillajes en las poblaciones indianas y persecución de las flotas de la plata. Consciente la Corona española de su debilidad en América, organizó el sistema de las flotas de la plata escoltadas por buques de guerra, y desarrolló el primer plan de fortificación de las plazas del Caribe. La piratería inglesa trató de romper los dos sistemas, fracasando en lo primero, pero teniendo éxito en lo segundo. Fue una piratería oficial, estimulada por la Corona, con sus famosos perros del mar, corsa-

rios contra una nación a la que no se había declarado la guerra. A partir del desastre de la Invencible, España entró en guerra con Inglaterra y la lucha en el Atlántico adquirió mayores dimensiones. Los corsarios ingleses, esta vez auténticos corsarios, asestaron golpes terribles a las plazas más importantes. España realizó entonces un desesperado intento por mejorar las fortificaciones de las plazas claves del Caribe –y a un enorme costo– logrando excelentes resultados hacia 1590, cuando se estrellaron contra ellas los grandes corsarios Drake, Hawkins, etc. Por entonces habían aparecido en América otros aventureros, los mendigos del mar holandeses, que persiguieron mercantes, explotaron ilegalmente las salinas, asaltaron algunas plazas y se sumaron al acecho de las flotas. La lucha en el mar fue para estos mendigos una forma de aliviar la presión española sobre su país, a la par que un recurso para apropiarse de dos fuentes de riqueza que Felipe II controlaba tras coronarse rey de Portugal: los esclavos africanos y las especias de la India. En 1628 Piet Heyn consiguió el sueño de todo pirata: apoderarse de una flota de la plata. El enorme botín sirvió en gran parte para poner en marcha ulteriores planes de colonización holandesa. Más importante fue su repercusión popular, ya que originó una verdadera psicosis por la piratería. A la ofensiva holandesa se sumaron los bucaneros, una ralea de piratas peculiares del Caribe, que había aparecido en San Cristóbal a fines del primer cuarto del siglo XVII y que dio paso al filibusterismo. En 1655 los ingleses conquistaron Jamaica, isla que se convirtió, junto con la Tortuga, en madriguera de toda clase de filibusteros. Alianzas filibusteras atacaron las principales ciudades indianas, que sufrieron entonces su peor época. Ese tercer cuarto del siglo XVII puede decirse que fue la edad de oro de la piratería americana, con grandes figuras del género, entre las que sobresalieron *el Olonés* y Morgan. La toma de Panamá por el último de éstos en 1671 marca el momento de apogeo de los ladrones del mar. A partir de entonces se inició la decadencia del oficio, empezando a repuntar el corso español en América. Inglaterra había logrado ya establecer algunas colonias en Norteamérica y necesitaba un orden marítimo para su tráfico mercantil. Estableció un tratado de paz con España y ordenó a sus gobernadores de Jamaica, y luego a los de las restantes posesiones, la supresión de las patentes de corso y la represión de la piratería. Los filibusteros se refugiaron en las posesiones francesas de la Tortuga y Santo Domingo, donde empezaron a ser domesticados. Durante el último cuarto del siglo XVII el filibusterismo perdió importancia y terminó convertido en cuerpo auxiliar de las expediciones de la marina de guerra francesa y, esporádicamen-

te, de la inglesa. España configuró las bases de su corso indiano en este mismo cuarto de siglo. El ataque de Pointis a Cartagena en 1697 supuso de hecho el fin del filibusterismo. Luis XIV propició a partir de entonces una política de entendimiento con España para colocar en su trono a un monarca francés y ordenó igualmente la represión de la piratería.

Mucho se ha escrito sobre las causas que motivaron la desaparición de la piratería, pero son realmente simples: desapareció cuando dejó de ser funcional. Y dejó de serlo cuando las potencias que la sostenían se preocuparon por el orden en los mares de América para salvaguardar el comercio de sus colonias. La piratería americana la pusieron en marcha Francia e Inglaterra y desapareció cuando dejó de ser útil a ambos países. Los piratas, con todas sus variantes, fueron, en definitiva, un instrumento de la dominación francobritánica.

La Guerra de Sucesión española fue el canto del cisne de la piratería y el afianzamiento del corso hispánico en América. Al terminar ésta, los piratas quedaron despojados de madrigueras, y los últimos ladrones del mar fueron nuevamente auténticos piratas. Asaltaron buques de cualquier pabellón nacional, y fueron perseguidos por todas las marinas europeas, principalmente por la británica, hasta que fueron cazados uno a uno y ejecutados. El fin de la piratería americana sobrevino en el primer cuarto del siglo XVIII. A partir de entonces desaparecieron las banderas negras y quedaron en sus mares únicamente pabellones nacionales. De la gran ralea de los piratas sobrevivieron sólo los corsarios, una especie desteñida y domesticada de los ladrones del mar, amparada por las potencias tutelares. El corso español, que se había forjado durante el ocaso de la piratería, tomando de ella sus enseñanzas, iniciaría a partir de entonces su gran época de esplendor.

APÉNDICES

CRONOLOGÍA

1493 Colón arriba a Cintra con la noticia de haber descubierto la India navegando hacia Occidente.

1494 Tratado de Tordesillas en el que se divide el océano existente entre los continentes euroafricano y el asiático entre España y Portugal.

1507 Se publica la *Geografía* de Ptolomeo en cuya introducción figura el primer mapa no español de América.

1521 Jean Florín captura en las Azores la flotilla que traía de México el tesoro de Motecuhzoma.

1528 Un pirata anónimo saquea e incendia San Germán (Puerto Rico).

1536 Un pirata francés asalta naves españolas cerca de Chagres y La Habana.

1538 Primer intento pirata de penetrar en La Habana.

1543 El señor de Roberval saquea Rancherías y Santa Marta. Al año siguiente hace lo mismo con Cartagena.

1545 Aparece la primera mina de plata en Potosí.

1546 Aparece la primera mina de plata en Zacatecas.

1553 Enrique II de Francia concede a François le Clerc la primera patente de corso para operar en América.

1554 Jacques Sore se apodera de Santiago de Cuba.

1555 Bartolomé Medina ensaya con éxito el beneficio de la plata mexicana con azogue.

1555 Jacques Sore incendia Santa Marta y toma La Habana. Sus acciones en la última ciudad originan la fama de luteranos que acompañará luego a los piratas.

1559 Martín Cote toma Santa Marta. Otro pirata anónimo asalta Campeche.

1560 Martín Cote toma Cartagena.

1561 España organiza el sistema de flotas.

1562 Primer viaje de contrabando de John Hawkins (Santo Domingo). Primera expedición francesa a Florida (Ribault).

1564 Segundo viaje de contrabando de Hawkins (Borburata, Santa Marta). Segunda y tercera expedición francesa a la Florida con Goulaine de Laudonnière y Ribault.
1565 Menéndez Avilés destruye los establecimientos franceses en Florida, liberando la ruta de las flotas de plata.
1566 Lowell contrabandea en Borburata y Riohacha con Drake como subalterno.
1567 Zarpa Hawkins a su tercera expedición. Último intento francés por fundar en la Florida.
1568 Hawkins contrabandea en Margarita, Borburata y Riohacha, y obtiene un gran descalabro en Veracruz.
1572 Primera expedición de Drake como pirata independiente. Asaltos en Panamá.
1577 Drake emprende su viaje de corso al Pacífico americano.
1578 Drake asola las plazas españolas del Pacífico americano.
1580 Drake regresa a Inglaterra tras dar la vuelta al mundo y es nombrado sir.
1584 Primera expedición de Raleigh a Virginia.
1586 Drake asalta y toma Santo Domingo y Cartagena. Cavendish emprende su viaje alrededor del mundo.
1587 Segunda expedición colonizadora de Raleigh a Virginia. Cavendish recorre el Pacífico americano y captura el Galeón de Manila.
1587 Ejecución de María Estuardo. Guerra contra España.
1588 Desastre de la Invencible. Cavendish regresa a Inglaterra tras su circunnavegación a la tierra.
1592 Cruceros de verano de Frobisher, Hawkins, Cumberland y Cavendish.
1595 Expedición de Hawkins y Drake. Muerte de Hawkins, asalto a San Juan de Puerto Rico, asalto a Riohacha. Ataque de Raleigh a la Guayana.
1596 Drake fracasa en Panamá y muere en Portobelo.
1598 Francia y España firman la Paz de Vervins. Cumberland se apodera de San Juan de Puerto Rico.
1599 Primera flota de la sal holandesa a Araya.
1600 El holandés Oliver van Noort realiza las primeras capturas de buques en la costa chilena.
1601 Parker toma Portobelo.
1604 Inglaterra firma la paz con España.
1605 Se realiza política de *tierra quemada* en la costa norte de la Española.
1609 Tregua de los Doce Años.
1615 La flota de Spielbergen ataca las plazas españolas del Pacífico americano.
1616 Le Mayre encuentra el estrecho de su nombre y el cabo de Hornos.

1617 Expedición de Raleigh a El Dorado.
1618 Desastre de Raleigh en Guayana y su ejecución.
1621 Se funda la Compañía holandesa de las Indias Occidentales. Termina la Tregua de los Doce Años.
1623 L'Hermite pone sitio a El Callao y muere durante el mismo. Empieza el asentamiento anglofrancés en San Cristóbal.
1624 Jakob Willekens, con Pieter Piet Heyn como segundo, toma Bahía.
1625 Balduino Enrico ataca y toma San Juan sin lograr rendir su Morro.
1628 Pieter Pieterszoon Heyn, o Piet Heyn, se apodera de la flota de la plata en la bahía de Matanzas (Cuba).
1629 Cornelius Goll, o Cornelis Corneliszoon Jol, alias *Pata de Palo*, fracasa en su intento de tomar La Habana.
1630 Hauspater toma Santa Marta. Primera operación española de limpieza de bucaneros en la Tortuga.
1633 Cornelius Goll y Diego Mulato se apoderan de Campeche.
1642 William Jackson saquea Maracaibo.
1648 Paz de Westfalia.
1654 Nueva operación española de limpieza en la Tortuga.
1655 Los ingleses conquistan Jamaica y Gauson se apodera de Santa Marta.
1659 Asalto filibustero a Santiago de los Caballeros. Myngs destruye Cumaná y ataca Puerto Cabello y Coro.
1662 Myngs toma Santiago de Cuba y Campeche. Mansvelt saquea Santiago de Cuba.
1663 Mansvelt y Morgan saquean Campeche. Barnard hace lo mismo con Santo Tomás.
1665 Mansvelt saquea Sancti Spiritus y toma Santa Catalina (Providencia).
1667 Morgan asalta Puerto Príncipe y Portobelo.
1668 *El Olonés* toma Maracaibo y Gibraltar.
1669 Morgan asalta Maracaibo y Gibraltar. Coz y Duncan hacen lo mismo en Santa Marta y capturan a su obispo.
1670 Tratado de paz entre Inglaterra y España.
1671 Morgan toma, saquea e incendia Panamá. Indulto real a los filibusteros que abandonen el oficio.
1672 *Lorencillo* se apodera de Campeche.
1674 Primeras Ordenanzas de Corso para los corsarios españoles en América. Quiebra la Compañía holandesa de las Indias Occidentales.
1678 Paz de Nimega. Lewis Scott asalta Campeche. Granmont saquea y ocupa Maracaibo y Gibraltar.
1679 Franquesnay fracasa al intentar tomar Santiago de Cuba.

1680 Portobelo cae en manos de Sharp, Coxon, Essex, Allison, Row y Magott. Sharp toma Coquimbo, y Granmont, Cumaná y La Guaira.
1681 Sharp saquea Puerto Caldera.
1683 *Lorencillo*, Granmont y Van Horn toman Veracruz.
1685 *Lorencillo* y Granmont toman Campeche.
1687 Davis y otros asaltan Guayaquil.
1690 Cussy asalta Santiago de los Caballeros.
1691 Los españoles destruyen la guarida filibustera de Cap Français.
1694 Ducasse y sus filibusteros asolan el sureste de Jamaica.
1697 El barón de Pointis, con apoyo filibustero, toma Cartagena. Prácticamente, es la última gran intervención filibustera. Se firma la Paz de Ryswick.
1702 Gant toma Trinidad, en Cuba. Se activa el corso español en América.
1715 Tratado de Utrecht. Fin del filibusterismo y renacimiento de la piratería.
1718 Muere *Barbanegra* luchando contra una fragata inglesa.
1721 Es ajusticiado Rackham.
1722 Es ajusticiado Bartholomew Roberts.

GALERÍA DE PIRATAS ILUSTRES

Balduino Enrico era el nombre que los españoles daban a Boudewijn Hendrijks. Antiguo burgomaestre de Edam, fue uno de los grandes marinos de la Compañía de las Indias Occidentales. Se dice que tenía un libro en el que figuraban todos los puertos y fortalezas de Indias y principalmente de La Habana. Le fue encomendada la operación de socorrer Bahía, recuperada por los españoles, y luego apoderarse de Puerto Rico, cosa que logró en septiembre de 1625. No pudo desalojar, sin embargo, a los españoles de su Morro y tuvo que retirarse con algunas pérdidas. Posteriormente atacó Margarita, Punta Araya y merodeó por Santo Domingo, Jamaica y Cuba. Falleció en las costas de esta última isla a causa de fiebres el 2 de julio de 1626. Su flota regresó luego a Holanda.

Bartolomeu Portugués era efectivamente portugués. Realizó su primera acción notable en 1662 al apoderarse en la costa cubana de Manzanillo de una pequeña embarcación que armó con cuatro cañones. Con patente de corso del gobernador de Jamaica, apresó el año 1663 un mercante español en Cabo Corrientes que llevaba 75.000 escudos y 100.000 libras de cacao. Con este barco salió rumbo a Campeche, adonde llegó a fines del mismo año. Allí fue capturado, juzgado y sentenciado a muerte, pero logró escapar. Bartolomeu Portugués se unió a otros piratas y regresó a Campeche, apoderándose de otra embarcación con la que intentó regresar a Jamaica. Naufragó en los Jardines de la Reina (Cuba) y arribó a Jamaica herido y derrotado. Parece que luego proyectó otra expedición que resultó un nuevo fracaso.

Diego Mulato se llamó Diego Grillo y nació en La Habana hacia 1555. Era efectivamente mulato y su infancia transcurrió en el puerto de su ciudad natal. Hacia los 12 años se enroló como grumete en un mercante y empezó su carrera de marino. En 1572 Drake apresó en Nombre de Dios el barco en

que viajaba, y Grillo pasó a su servicio. En 1585 figura como segundo en una embarcación de Drake. Participó en la expedición de Drake y Hawkins de 1595. En 1603 estuvo en el asalto a Puerto Caballos, junto a *Pata de Palo.* Atacó las flotas españolas en 1607 y 1608. En 1619 capturó seis fragatas en Nuevitas, perdiéndose luego su rastro.

El Conde de Cumberland fue otro noble inglés convertido en pirata. George Clifford, tercer conde de Cumberland, se educó en Cambridge, donde llegó a destacar como matemático. Trasladado luego a la Corte, dilapidó su fortuna, pensando en resarcirse por medio de la piratería. Su gran sueño fue capturar la flota de la plata, a la que estuvo rondando desde 1586 hasta 1598. Lo más que logró fue apoderarse de un galeón despistado de dicha flota en 1591. El año 1598 organizó una armada de 20 barcos con la que tomó Teguise, capital de Lanzarote, y luego San Juan de Puerto Rico. Reunió un botín considerable y zarpó luego de la isla para apoderarse de la flota de la plata, dejando a sir Thomas Berkeley al frente de las tropas. No logró encontrar la flota y, además, Berkeley decidió evacuar la plaza española en ausencia suya ante la mortandad causada por las fiebres. Cumberland regresó a Inglaterra el mismo año 1598.

El Olonés. Su verdadero nombre fue Jean-David Nau, pero fue conocido como *L'Olonnais* por su lugar de nacimiento, que fue Sables d'Olonne, puerto de la región francesa de Poitou. Vino al mundo en 1630. Al cumplir los 20 años fue a las Antillas como *engagé.* Fue bucanero en la Española y, finalmente, abrazó el filibusterismo. Se dirigió a Campeche con una nave y naufragó en sus costas. Tras un sinfín de peripecias volvió a la Tortuga. En 1668 se apoderó de una fragata española junto a Cayo Fragoso (Cuba), asesinando a todos sus tripulantes. Asociado con Miguel *el Vasco* y otros filibusteros, atacó Maracaibo y Gibraltar el mismo año 1668, consiguiendo un buen botín y cometiendo toda clase de crueldades con sus pobladores. Al regresar a la Tortuga proyectó atacar Nicaragua. Las corrientes le llevaron a Honduras y tomó Puerto Caballos. Tuvo luego muchas deserciones y quedó con un solo barco, con el que fue a parar a Darién, donde fue muerto y devorado por los indios. *El Olonés* dejó un rastro de crueldades que le hicieron tristemente famoso.

El Pata de Palo Holandés nació en Holanda a fines del siglo XVI y su nombre era Cornelius Goll o Cornelis Corneliszoon Jol. Muy joven, embarcó como grumete en buques corsarios de su país. A los 20 años perdió su pierna izquier-

da en un combate, siendo conocido desde entonces por *Pata de Palo*. Su gran ambición fue capturar la flota de la plata, lo que le llevó a merodear por Cuba desde 1629. Volvió a intentarlo en 1631 y 1635. En 1633 se alió con Diego Mulato y atacó Campeche, ciudad a la que prendió fuego tras saquearla. En 1638 fracasó en el asalto a Santiago de Cuba. Volvió a perseguir la flota de la plata en 1640, sufriendo un huracán que le destrozó la armada. Murió en Holanda al año siguiente.

El Primer Pata de Palo se llamó François le Clerc y fue el primer *Pata de Palo* de la historia de la piratería. La había perdido luchando con los ingleses. Fue también el primer corsario francés, pues Enrique II le otorgó la patente en 1553. Le Clerc participó en una gran operación francesa contra las posesiones españolas en América junto con Sore y Blondel. Nuestro personaje incendió Yaguana, en la Española, y atacó Puerto Rico. En 1559 regresó a Europa, asaltando Santa Cruz de Las Palmas. Enrique II le nombró noble.

El Señor de Roverbal Jean-François de la Roque fue un noble francés que abrazó la piratería. Era señor de Roverbal y los españoles le llamaban Roberto Baal. Tras participar en los viajes franceses del descubrimiento de Canadá, irrumpió en el Caribe atacando y capturando Santa Marta. En 1544 tomó Cartagena, donde recaudó un apreciable botín. Posteriormente aprehendió un mercante frente a Santiago de Cuba y fracasó en el intento de apoderarse de La Habana.

Edward Mansvelt o Mansfield, a quien los españoles llamaban Mansafar, fue un famoso filibustero holandés a cuyas órdenes se formó Henry Morgan. En 1659 asaltó una ciudad del interior de Santo Domingo, Santiago de los Caballeros, saqueándola. En 1663 hizo lo mismo en Campeche. Mansvelt fue almirante de los Hermanos de la Costa, y en 1665 el gobernador de Jamaica le encargó una gran ofensiva contra los holandeses y los españoles. Mansvelt comenzó su periplo apoderándose de un mercante español en la costa cubana. Luego desembarcó en Júcaro y asaltó y asoló Sancti Spiritus. Tras esto cruzó el Caribe y tomó Santa Catalina o Providencia, isla que pensó convertir en guarida del filibusterismo. Dejó una guarnición y prosiguió a Panamá, donde se frustró su intento de penetrar por el río Coclé y, posteriormente, el de tomar Cartago. Al regresar a Jamaica ofreció Santa Catalina a su gobernador, que no quiso aceptarla. Tampoco el gobernador de Tortuga. En esta isla falleció inesperadamente el año 1667.

Francis Drake nació en Crowndale, cerca de Tavistok, entre 1540 y 1545 en el seno de una familia numerosa (tenía 11 hermanos) de labradores. Aprovechando la circunstancia de ser sobrino de Williams Hawkins (hermano de John Hawkins), entró al servicio de dichos armadores. En 1566 realizó su primer viaje a América bajo las órdenes de John Lowell, enviado por Hawkins. Drake conoció entonces Tierra Firme y el negocio negrero. En 1567 acompañó a John Hawkins en su desastroso viaje al mando de la *Judith*, uno de los pocos buques que se salvaron en el desastre de Veracruz. Drake hizo luego algunas expediciones a las colonias españolas en 1570 y 1571. En 1572 intentó apoderarse de la plata española que iba a ser embarcada en el istmo. Al año siguiente regresó a Inglaterra, donde llevó una vida opaca hasta 1577, año en que se dirigió a la costa pacífica americana con su nave, la *Golden Hind*. Tras asaltar varias plazas y gran número de barcos recaló en California en un lugar que llamó la Nueva Albión. Carenó sus naves y cruzo el océano hasta las islas Marianas, completando luego la vuelta al mundo. Volvió a Inglaterra en 1580 y la Reina le nombró caballero. Drake se convirtió en un hombre honorable. En 1585 saqueó con 21 buques la costa gallega y fracasó al intentar conquistar Santa Cruz de la Palma. Luego cruzó el océano. Al año siguiente saqueó y destruyó Santo Domingo y Cartagena. En 1588 fue uno de los artífices de la victoria contra la Invencible. Al año siguiente pretendió tomar La Coruña y Lisboa con una flota de 80 naves y 20.000 hombres. El año 1595 dirigió con Hawkins la armada contra el Caribe. Fracasó en Puerto Rico y se apoderó de Riohacha, incendiándola. Siguió luego a Nombre de Dios para apoderarse de la plata enviada de Perú a Panamá, pero sufrió un descalabro. Se retiró a Portobelo y falleció al llegar a dicho puerto el 28 de enero de 1596. Su cadáver fue colocado en una caja de plomo y arrojado al agua de la bahía.

François Granmont, llamado por los españoles Agramont, nació en París hacia 1650 en el seno de una familia acomodada. A los 14 años mató en duelo a un oficial real que cortejaba a su hermana y se vio obligado a abandonar Francia. Ingresó como grumete en la marina con nombre supuesto. Ascendió pronto en la carrera, llegando a ser capitán de fragata a los 24 años. Participó en varios combates en América, uno de ellos en Martinica, contra los holandeses. Decidió entonces abandonar la marina. Se instaló en la Tortuga e ingresó en la Cofradía de la Costa, institución de la que llegó a ser uno de sus jefes. Grammont era muy cruel con los prisioneros, lo que le valió algunos enfrentamientos con *Lorencillo*. Entre sus acciones más notables figuran los ataques a Maracaibo y Gibraltar en 1676, las conquistas de Cumaná y La

Guaira en 1680, y las de Veracruz y Campeche en 1683 y 1685, asociado con *Lorencillo*.

Henry Morgan fue el más grande de los filibusteros. Nació en Gales en el seno de una familia de labradores ricos. Su padre fue Robert Morgan, un labrador de Llanrhymny, en Glamorganshire. Parece que, movido por el deseo de aventuras, embarcó hacia Barbados, donde fue siervo. Luego pasó a Jamaica, su verdadera escuela pirata. Consiguió algún dinero y, con varios socios, fletó una nave, de la que fue elegido capitán. Sus primeras correrías fueron poco importantes y se dirigieron a Campeche. Luego Mansvelt le hizo su vicealmirante en la expedición a Santa Catalina. Tras la muerte de Mansvelt se dirigió a la costa sur de Cuba. Allí reunió una flotilla de unas 12 embarcaciones y 700 hombres, casi todos ingleses y franceses. Con estos efectivos realizó en 1667 el ataque a Puerto Príncipe, que fue un éxito. Tras éste vinieron otros muchos y, sobre todo, Portobelo y Maracaibo en marzo de 1669, seguidos de Gibraltar. Finalmente, su gran acción, que fue asaltar Panamá en 1671 tras atravesar el istmo. Allí logró un botín de plata, oro y joyas que transportó en 175 mulas. Ante las reclamaciones del embajador español fue requerida su presencia en Inglaterra. No se le encontró culpable de ningún delito, por lo cual fue premiado con un título de caballero y con el nombramiento de teniente de gobernador de Jamaica. Su actuación en este cargo fue bastante irregular, pero lo ejerció en el año 1688, muriendo en Jamaica.

Jacques Sore. Fanático hugonote. En Tenerife apresó una embarcación portuguesa que se dirigía a Brasil, asesinando a 38 jesuitas que iban en ella. Enviado luego a América junto con Le Clerc y Blondel en julio de 1554, tomó Santiago de Cuba, ciudad que saqueó e incendió. Al año siguiente hizo lo mismo con Santa Marta. El 10 de julio del mismo año se presentó en La Habana, apoderándose de la ciudad. Un contraataque de los vecinos que se habían escondido en el monte la causó 15 bajas. El propio Sores resultó herido. Encolerizado, asesinó entonces por su propia mano a 31 prisioneros, quemó la catedral y el hospicio, saqueó las viviendas y arrasó gran parte de la ciudad.

Jacques L'Hermite fue un marino hugonote refugiado en Holanda, donde llegó a ser funcionario de la Compañía holandesa de las Indias Orientales. L'Hermite dirigió la primera gran operación corsaria flamenca al Pacífico americano, cuyo objetivo era apoderarse de la flota de la plata de Perú. Salió de

Texel en 1622 al frente de una armada de 11 urcas de guerra y 1.600 hombres con la que cruzó el Atlántico y luego el estrecho de Le Maire. Una vez en el Pacífico, se dirigió directamente a El Callao, arribando el 7 de mayo de 1623, tres días después de haber partido de allí la flota de la plata. L'Hermite puso sitio a la ciudad durante 100 días, pero la operación fue un desastre. Murieron gran número de holandeses, entre ellos el propio L'Hermite (2 de junio). Posteriormente la flota regresó a Holanda, dando la vuelta al mundo con sólo dos buques y un pequeño botín.

Jean-Baptiste Ducasse fue el último jefe de los filibusteros franceses. Nació en 1646 cerca de Bayona. Ferviente hugonote, abandonó la metrópoli y se enroló como simple marino en un navío que se dedicaba a la trata de esclavos perteneciente a la Compañía de Senegal. En 1680 arribó a las Antillas. Era un hombre rico, pero decidió arriesgarlo todo para dedicarse al filibusterismo. Compró y artilló un barco y se lanzó con él a piratear en la Guinea holandesa y en las Antillas españolas. Sus éxitos llevaron a pensar a los filibusteros en nombrarle su almirante, pero se les anticipó el rey francés, dándole en 1691 el cargo de gobernador de Saint-Domingue. Reorganizó entonces los últimos grupos de filisbusteros, atacó a los ingleses en Jamaica y despobló la Tortuga. Más tarde participó al frente de la Brigada de Santo Domingo, integrada por filibusteros, junto al barón de Pointis en el asalto y saqueo a Cartagena realizado en 1697. En 1701 firmó a nombre de la Real Compañía francesa de Guinea el asiento de negros con la Corona española. Como representante en Indias de dicha compañía realizó luego algunas negociaciones y participó en el contrabando que la institución hizo en el Caribe. Finalmente, fue el almirante francés encargado de proteger las flotas españolas a Tierra Firme (Cartagena) frente a los ataques de ingleses y holandeses.

Johann Adrian Hauspater, Juan Pater para los españoles. Gran marino holandés que participó en las expediciones al Caribe de comienzos del siglo XVII. Fue hecho prisionero en Araya por Luis Fajardo y destinado a las galeras de Cartagena, donde estuvo tres años. Una vez en libertad, dirigió algunas operaciones de corso. Enviado por la Compañía de las Indias Occidentales para establecer una colonia en la Guayana, fracasó en el intento (1629). Pasó luego a Santa Marta (1630), que tomó y arrasó. Desde allí partió para la colonia holandesa de Brasil, donde tuvo que enfrentarse a la armada de don Antonio de Oquendo, que le derrotó e incendió la nave que mandaba. Parece que Hauspater no sabía nadar y se asió a un cable del navío *Prins Willem*

hasta que le faltaron las fuerzas y se hundió en el mar. Su muerte ocurrió el 12 de septiembre de 1631.

John Hawkins nació en Plymouth, el año 1532, en el seno de una familia de armadores. Tras varios intentos por continuar con los negocios de vinos y azúcares y probar suerte en el corso contra Francia, recaló en Canarias el año 1560, donde esbozó el plan de llevar esclavos de contrabando a América. En 1562 hizo su primer viaje. Asaltó buques negreros en Guinea y se apoderó de su carga, que vendió luego mediante coacción en cabo Isabela (Santo Domingo). En 1564 hizo su segundo viaje, vendiendo esclavos negros en la Borburata (Venezuela), Curaçao, Riohacha, Santa Marta y Cartagena. La reina Isabel I nombró sir al contrabandista. En su tercera expedición, realizada en 1567, repitió el sistema en Margarita, la Borburata y Riohacha, población que incendió en gran parte cuando los españoles se negaron a colaborar. Tras negociar en Santa Marta, recaló por Cartagena, donde no pudo contrabandear. Sorprendido luego por una tempestad, arribó a Veracruz en 1568, poco antes de llegar la flota. Allí perdió casi todas sus naves en combate, saliendo malparado con la suya, la *Minion*, en la que logró llegar a Marín y Vigo, y luego a Inglaterra. Hawkins participó más tarde en el combate naval contra la Invencible y, finalmente, en la gran expedición de 1595, acompañando a Drake. Falleció de enfermedad al llegar a Puerto Rico el 22 de noviembre de aquel año. Su cadáver fue arrojado al mar, con todos los honores.

Juan Florín, conocido también como Jean Fleury y Juan Florentino o Florín, es posiblemente Giovanni Verrazzano, el hermano de Jerónimo Verrazzano, geógrafo florentino establecido en Francia. Juan Florín entró al servicio de Jean D'Ango, un armador de origen italiano establecido en Dieppe, Normandía, que le contrató como corsario. Florín estableció su base de operaciones entre las Azores y las Canarias, donde capturó parte de una flotilla de siete embarcaciones que iban a Canarias con emigrantes. En 1521 apresó cerca de las Azores tres embarcaciones que venían de América con el tesoro azteca de Motecuhzoma, enviado por Cortés tras la conquista de México, más 58.000 barras de oro. Redondeó su buena fortuna apresando otro navío procedente de Santo Domingo que transportaba 20.000 pesos de oro, perlas y gran cantidad de azúcar y cueros. Fue, por ello, el primer pirata americano. Posteriormente siguió asestando otros golpes de menor importancia, hasta que fue hecho prisionero en 1527 por el capitán Martín Peréz de Irízar. Se lo llevó preso a la Casa de Contratación de Sevilla, donde

confesó haber hundido más de 150 naves diversas. Fue ajusticiado en Colmenar de Arenas.

Lorencillo. Su nombre fue Laurent de Graff, y los españoles le llamaron *Lorencillo* por la dificultad de pronunciar su nombre y por su baja estatura. Este holandés sirvió como artillero en la Marina Real española, participando en acciones contra los filibusteros de la Española, la Tortuga y Jamaica. Capturado por los filibusteros, abrazó su causa, convirtiéndose en uno de sus grandes jefes. Destacaron sus asaltos a Campeche y Veracruz. El rey de España le ofreció un indulto a cambio de ingresar en la Marina Real. *Lorencillo* tuvo grandes diferencias con Van Horn y con Grammont por la crueldad de éstos para con los prisioneros. Tras el asalto a Campeche en 1685, Luis XIV le dio el título de caballero y le nombró su lugarteniente en la colonia de Saint Domingue. Siguió haciendo acciones corsarias notables hasta 1699, cuando partió con Iberville para fundar la Luisiana. Murió en la ciudad de Mobila el año 1704 como un honrado ciudadano.

Nicolas Van Horn, llamado por los españoles Banoren, era holandés. Marino de su país, desertó para enrolarse en la armada francesa que combatía a su patria. Al sobrevenir la Paz de Nimega, abrazó la piratería. Con sus ahorros, fruto de su participación en los botines, compró un buen barco de guerra en Ostende e irrumpió en el Caribe haciendo grandes estragos. Van Horn era un pirata muy acicalado y famoso por las joyas que exhibía cuando iba a realizar un abordaje. El almirante D'Estées y la Armada británica le persiguieron incesantemente, sin lograr capturarle. Se refugió en Santo Domingo y se presentó luego en Puerto Rico, ofreciéndose para escoltar los galeones. Su gobernador se lo autorizó, sabiendo que estaba enfrentado a franceses e ingleses. Van Horn los escoltó un buen trecho y luego se apoderó de algunos, hundiendo el resto. Capturado en Santo Domingo, logró escapar, y a tiempo para participar en el saco de Veracruz de 1683. Al término del mismo tuvo un duelo con *Lorencillo* y resultó herido en un brazo. Murió a los 25 días, posiblemente de gangrena, frente a cabo Catoche, el mismo año 1683.

Pedro *el Grande* fue el primer bucanero que tuvo éxito en una operación de piratería. Pierre *le Grand* nació en Dieppe y fue a parar al Caribe por causas que desconocemos, haciéndose allí bucanero. En 1602 andaba por cabo Tiburón (occidente de la isla Española) con una barca grande y 28 compañeros cuando avistó un galeón despistado de la flota española. Lo abordó a media

noche y se apoderó del navío y de su carga. Luego puso rumbo a su ciudad natal, donde vendió la embarcación y se estableció como un honrado ciudadano hasta el fin de sus días.

Pierre François era natural de Dunquerque y realizó una audaz operación bucanera. Con una pequeña embarcación y sólo 27 *hermanos* se dirigió a Riohacha, donde se extraían perlas. François abordó a uno de los navíos de guerra de la flotilla que protegía a los buceadores y se apoderó en ella de un importante botín valorado en cien mil pesos. Lamentablemente, fue perseguido por la otra nave de guerra y capturado. Pasó dos años de trabajos forzados en Cartagena, tras los cuales volvió a las andadas.

Pieter Piet Heyn se llamó en realidad Pieter Pieterszoon Heyn y fue un avezado marino holandés que inició su carrera en 1593 actuando contra los españoles. Éstos le hicieron preso durante el período comprendido entre 1619 y 1623, al cabo del cual fue nombrado segundo de la gran expedición dirigida por Jakob Willekens, que fue a conquistar San Salvador (Bahía) en 1624. Pero la fama de Piet Heyn se debe a haber realizado el sueño de todo pirata: apoderarse de la flota de la plata. Fue una operación cuidadosamente calculada desde 1626 que realizó dos años después, ayudado de una gran flota de 24 naves en la que iban 2.300 marinos y 1.000 soldados. Logró su objetivo en la bahía cubana de Matanzas. Regresó a Holanda en triunfo el 9 de enero de 1629 con un botín valorado en 11.500.000 florines.

Rock *el Brasileño* nació en Groninga (Holanda), de donde marchó a la Nueva Holanda de Brasil con su padre, que era funcionario de la Compañía. Cuando los portugueses recobraron su colonia, vagó por varios lugares y recaló en Jamaica, donde hizo una carrera meteórica. Elegido capitán de un buque filibustero, inició sus golpes capturando una nave que iba a España con plata mexicana. Naufragó luego en Campeche y logró vencer a los españoles que le perseguían. Volvió a Tortuga y regresó a Campeche para asaltarla. Fue hecho prisionero y mandado a España, donde se le puso en libertad. Rock viajó entonces a Inglaterra y Jamaica. Su último golpe conocido lo hizo en Mérida y resultó un fracaso. Este pirata era un hombre muy violento, especialmente cuando se emborrachaba, y muy cruel con los prisioneros españoles, a los que mandaba asar vivos.

Sir Thomas Cavendish fue uno de los pocos nobles ingleses que se convirtieron en piratas, contrariando la norma general, que era ascender a la nobleza a

través de la piratería. Zarpó de Plymouth en 1586 con 123 hombres, cruzó el estrecho de Magallanes y al año siguiente atacó el puerto chileno de Quintero, donde sufrió una gran derrota. Pasó luego ante Arica, sin atreverse a asaltarla, y saqueó Payta. Al carenar luego en la isla de Puná fue atacado por tropas de Guayaquil. Con sólo dos naves y unos 80 hombres prosiguió hacia el Norte, teniendo la suerte de apresar la nao de Filipinas a la altura del cabo de San Lucas con un rico cargamento de 700.000 pesos en metálico y millón y medio en brocados y sedas. Cavendish siguió luego a Filipinas y completó la vuelta al mundo, siendo el tercero en realizarla y el segundo entre los ingleses. En 1591 intentó volver al Pacífico, pero se lo impidieron motines y tempestades, recalando en Brasil. Allí fue batido por los portugueses, falleciendo en un naufragio.

Walter Raleigh nació en Devonshire el año 1552 y era hijo de un hidalgo provinciano del mismo nombre. Tuvo una buena educación, que completó en Oxford estudiando leyes. A los 16 años abrazó la carrera de las armas, participando en las guerras de religión de Francia, y luego en operaciones corsarias en el canal de la Mancha junto a su hermanastro Humphrey Gilbert. En 1580 se trasladó a Londres, donde logró convertirse en favorito de la Reina Virgen. Gracias a su patrocinio se descubrió Roanoke en 1582, territorio que bautizó como Virginia en honor a su soberana, al que envió dos frustradas expediciones de colonización en 1584 y 1587. En 1595 se dirigió con cinco naves a la Guayana, donde asaltó Santo Tomé y supo de la existencia de El Dorado. Volvió a Inglaterra y preparó una gran expedición que enmascaró bajo un proyecto de colonización para encontrarlo. Salió de Inglaterra en 1617 con 14 naves y más de dos mil hombres y arribó nuevamente a Guayana, donde sufrió un gran descalabro al tomar Santo Tomé. Al volver a Inglaterra fue encarcelado en la Torre de Londres acusado de piratería. Fue ahorcado el 29 de octubre de 1618.

COMENTARIO BIBLIOGRÁFICO

No abunda la documentación impresa sobre la piratería, sobre todo de su primer siglo y medio de existencia, siendo casi una excepción la recogida por Richard Hakluyt sobre los viajes ingleses de la época isabelina, que fue hecha en 1589 y que ha sido publicada por la Hakluyt Society bajo el titulo de *Documents concerning English voyages to the Spanish Main, 1569-1580*, Londres, 1932. Hay referencias aisladas sobre el tema en la *Colección de documentos inéditos de Ultramar,* Madrid, 1885-1900, 13 vols., así como en la *Colección de documentos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*, Madrid, 1864-83, 42 vols. Una fuente importante que usualmente se omite al estudiar la piratería son los cronistas españoles, cuya enumeración resulta imposible de hacer aquí. Sí queremos resaltar el hecho de que fray Pedro Simón escribiera una de las primeras biografías de sir Francis Drake que se encuentra en los diecinueve últimos capítulos de su conocida *Noticias Historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, redactada en el Nuevo Reino de Granada antes de 1624.

Entre los testimonios escritos durante su último medio siglo, mucho más abundantes, destaca la insuperable de Alexander Olivier Exquemeling (Oexmelin, para los franceses) *De Americaensche Zee-Roovers* [...], Amsterdam, 1678, cuya primera versión española fue *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales*, Madrid, 1681 y 1793, de la que se ha hecho una edición facsimilar en Sevilla el año 1987. Es de advertir que la obra de Exquemeling adolece de algunos errores, sobre todo cronológicos. Es también notable el relato de la expedición a Cartagena que hizo su protagonista Jean Bern Desjean, barón de Pointis: *Relation de l'expédition de Carthagene faite par les François en 1697*, Amsterdam, 1698. Entre los relativos a las aventuras en el Pacífico del grupo de Sharp y sus compañeros tenemos el de Basil Ringrose, *The dangerous voyage and bold attemps of captain Bartholomew Sharp*, conocida también como *Sharp's journal of a voyage to the South Seas, 1680-82*, que formó parte de un segundo volumen a

la obra de Exquemeling; William Dampier, *A new voyage round the world (1697)*, Londres, 1729, y Lionel Wafer, *A new voyage and description of the Isthmus of América*, Londres, 1699. A ellos cabe añadir el relato de George Roberts *The four years voyages* [...], Londres, 1726.

Abundantes datos sobre la piratería antillana encontramos en las obras de Jean-Baptiste Dutertre *Histoire Générale des Antilles habitées par les François*, París, 1667-71, y R.-P.-J.-R. Labat *Nouveaux voyages aux Isles de l'Amerique* [...], París, 1722 (hay una edición inglesa titulada *The Memoirs of Père Labat*, Londres, 1931, que tiene una introduction de Philip Gosse), y la conocida de Jacques Le Febvre *L'Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes*. La primera gran historia de la piratería es la del inglés Charles Johnson (quizá pseudónimo de Daniel Defoe), *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates and also their Policies. Discipline and Government in the Island of Providence in 1717 to the present year of 1724*, Londres, 1724 y 1728, 2 vols., reimpresa en Columbia, 1972, y comúnmente citada como *History of Pirates*. Es una obra clásica, con excelente información. Aquí interesa sólo su primer volumen, ya que el segundo se refiere a los piratas de Madagascar. En español, la primera historia sobre la temática es la de Dionisio Alsedo y Herrera, *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española desde el siglo XVI al XVIII*, publicada por Justo Zaragoza, Madrid, 1883.

En cuanto a la bibliografía, es enorme y de excelente calidad. Sobre su origen cabe destacar el trabajo de I. A. Wright *The emergence of Piracy*, y sobre la piratería inglesa los de K. R. Andrews *Elizabethan privateering. English privateering during the Spanish war. 1585-1603*, Cambridge, 1964 (la mejor obra sobre la acción inglesa en los últimos años del siglo XVI), seguido por el de Williams Neville *The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, Nueva York, 1975, y el de Violet Barbour *Privateers and Pirates of the West Indies*. De la figura de Drake se han ocupado J. S. Corbett en *Drake and the Tudor Navy*, Londres, 1901, y Christopher Lloyd en *Drake corsario y almirante*, Madrid, 1958.

Sobre la piratería holandesa en América la mejor obra es la de Cornelis Ch. Goslinga *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Assen, 1971 en la que se recoge la psicosis producida tras la captura de los tesoros de la flota de Indias. Existe una versión española como *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, 1983. Para el estudio del comercio holandés de la sal, *vide* Engel Sluiter, «Ducht Spanish rivalry in the caribbean area, 1594-1903», en *Hispanic American Historical Review*, 1948, pp. 165-196.

Para el bucanerismo tenemos la excelente de C. H. Haring, *The Buccaneers in the West Indies in the XVIIth century*, Methuen, Londres, 1910, cuya traducción española es *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, París-Brujas,

1939, que resulta imprescindible para el estudio de los asaltos ingleses a Tierra Firme, así como sobre la política jamaicana respecto a la piratería y el corso. La de James Burney *History of the Buccaneers of America*, Londres, 1816 y 1849, constituyó el cuarto volumen de *A Chronological History of the Discoveries in the South Seas or Pacific Ocean* y toca nuestra temática, aunque se refiere principalmente a las Indias Orientales.

El filibusterismo cuenta con una gran bibliografía encabezada por J. y F. Gall con el excelente *El filibusterismo*, México, 1957, y dos buenos resúmenes de Martha Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, 1983, y Paul Bute, *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, París, 1982. Un análisis muy interesante de carácter sociológico-literario sobre los mitos originados por la heroización del mar y de la aventura es el de Gerard A. Jaeger en *Pirates, flibustiers et corsaires*, Aviñón, 1987. Sobre el filibusterismo francés cabe destacar a E. Ducéré con *Les corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayona, 1895, y en relación con el filibusterismo y la colonización, a C. y R. Brindenbaugh, con *No Peace beyond the Line. The English in the Caribbean, 1624-1690*, Oxford, 1972. Marcus Rediker ha hecho un gran trabajo sobre la piratería en la primera mitad del siglo XVIII, que recoge a marineros y piratas en el mundo marítimo anglonorteamericano y enfoca el estudio del marino como trabajador colectivo, lengua y cultura marineras, autoridad y disciplina, etc. Su libro es *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge, 1987, del que resulta especialmente valioso para nosotros su capítulo VI titulado «The Seaman as Pirata: Plunder and Social Banditry at Sea».

En el conjunto de las historias generales sobre la piratería sobresale, además de las ya citadas, la de Philiph Gosse, *History of Piracy*, Nueva York, 1932 y 1968, uno de los intentos más ambiciosos que se han escrito sobre este particular y que constituye una obra clásica sobre el filibusterismo de los siglos XV y XVII. Su edición española es *Historia de la piratería*, Madrid, Espasa-Calpe, 1935.

Terminemos nuestro comentario con la bibliografía española. Tal y como hemos señalado en el texto, no ha sido demasiado abundante, pero cuenta hoy con un número apreciable de obras, y de buena calidad. Nuestro verdadero clásico es Cesáreo Fernández Duro, con *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1896, 9 vols., y Madrid, Museo Naval, 1972-73. Otra obra notable es la de José Luis de Azcárraga y de Bustamante, *El Corso Marítimo*, Madrid, CSIC, 1959, cuya segunda parte recoge algunos aspectos de la historia de la piratería. Un proyecto ambicioso, y notable, es el que acometió Angeles Masiá de Ros en *Historia general de la piratería*, Barcelona, 1959, obra de consulta obligada para quien estudie la piratería. En cuanto a la piratería americana ha sido afrontada recientemente por Carlos Sáiz Cidoncha en *Historia*

de la piratería en América española, Madrid, 1985, que constituye un excelente resumen de la misma. En la misma línea, pero circunscrita al ámbito caribeño, tenemos la del cubano Francisco Mota *Piratas en el Caribe*, La Habana, 1984; para la que actuó contra Veracruz y Campeche está la de Juan Juárez Moreno *Asaltos piratas a Veracruz y Campeche durante el siglo XVII*, Sevilla, 1972, y para la de ámbito centroamericano, la de Pedro Perea Valenzuela *Historia de los Piratas o los Aventureros del Mar en la América Central*, Guatemala, 1936. La figura de Hawkins cuenta con otro trabajo clásico, que es el de Antonio Rumeu de Armas titulado *Viajes de Hawkins a América*, Sevilla, 1947.

En cuanto al corso español, sigue siendo hoy un tema pendiente de estudio, y sobre el cual existe una copiosísima documentacion en los archivos del Viso del Marqués, del Museo Naval, y en los Archivos Generales de Simancas y de Indias. Una obra pionera fue la ya citada de Jose Luis de Azcárraga y Bustamente, que contiene una importante documentación sobre el particular. Su primera parte está dedicada además a la conceptualización del oficio de corsario. Para el corso americano en su etapa inicial, se ha escrito recientemente una obra excelente, la de Celestino Andrés Araúz Monfante, titulada *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984, 2 vols. Aunque se centra en el corso contra el contrabando holandés, contiene numerosas e importantes referencias a los aventureros españoles que ejercían esta profesión en el Caribe. Su trabajo se complementa para el tercer tercio del siglo XVIII con la de Héctor Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, 1990. Especialmente importante para nuestra temática es el capítulo IV sobre «Los personajes del contrabando y su mentalidad».

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES

Alsedo y Herrera, Dionisio de, *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española desde el siglo* XVI *al* XVIII*, deducidas de las obras de* [...], Madrid, 1883.

Bynkershoek, Cornelio van, *Disertatio de dominationis maris*, 1703, ed. de la Fundación Carnegie, con reproducción del texto latino de la edición *Opera minora* de 1744, Nueva York, 1923.

Castellanos, Juan, *Elegías de Varones Ilustres de las Indias*, Bogotá, Presidencia de la República, 1955, 4 vols.

Colección de documentos inéditos de Ultramar, Madrid, 1885-1900, 13 vols.

Colección de documentos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía, Madrid, 1864-83, 42 vols.

Dampier, William, *A new voyage round the world*, Londres, 1729, conocida usualmente por la edición de J. Masefield, 2 vols., Londres, 1906.

Desjean, Jean Bern, barón de Pointis, *Relation de l'expédition de Carthagene faite par les François en 1697,* Amsterdam, 1698. Su versión española es *Genuina y detallada relación de la toma de Cartagena*, en Arrázola, Roberto, *Historial de Cartagena*, Buenos Aires, 1943.

Díaz del Castillo, Bernal, *Verdadera Historia de los sucesos de la conquista de la Nueva España, por el capitán* [...], en *Historiadores Primitivos de Indias*, vol. II, t. XXVI de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, Atlas, 1947.

Documents concerning english voyages to the Spanish Main, 1969-1580, Hakluyt Society, Londres, 1932.

Dutertre, Jean Baptiste, *Histoire générale des Antilles habitées par les François*, París, 1667-71.

Exquemeling, Alexander Olivier (en realidad Henrick Smeeks, conocido por los franceses como Oexmelin), *De Americaensche Zee-Roovers* [...], Amsterdam,

1678. La primera edición francesa, *Histoire des aventuriers que se sont signalés dans les Indes*, París, 1688; en español, Exquemeling, Alexander Olivier, *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales*, Madrid, 1681 y 1793. Nuestras citas se refieren a la edición facsimilar de la última impresión citada, publicada por Hispano Americana de Publicaciones, Sevilla, 1987.

Gage, Thomas, *The English American his travail by Sea and Land or A New survey of the West Indie's containing* [...], Londres, R. Cotes, 1648.

Grocio, Hugo, *De la libertad de los Mares*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1956, pp. 1-49.

Johnson, Charles (posiblemente pseudónimo de Daniel Defoe), *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates and also their Policies. Discipline and Government in the Island of Providence in 1717 to the present year of 1724*, Londres, 1724 y 1728, 2 vol., reimpresa en Columbia, 1972, y comúnmente citada como *History of Pirates*.

Labat, R.-P.-J.-R., *Voyage et Nouveaux voyages aux Isles de l'Amérique* [...], París, 1722, 1931. También *The Memoirs of Père Labat,* Londres, 1931, introducción de Philip Gosse.

Le Febvre, Jacques, *L'Histoire des aventuriers qui se sont signalés dans les Indes*.

Lesage, *Les aventures de M. Robert Chevalier, dit de Beauchêne, capitaine de flibustiers dans la Nouvelle France*.

Ligon, R., *A true and exact history of the Island of Barbados*, Londres, 1657.

Ringrose, Basil, *The dangerous voyage and bold attemps of captain Bartholomew Sharp*, en el segundo tomo de Exquemeling, Londres, 1685.

Roberts, George, *The four years voyages* [...], Londres, 1726.

Simón, Fray Pedro, *Noticias Historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, Bogotá, 1892.

Wafer, Lionel, *A new voyage and description of the Isthmus of America*, Londres, 1699, Oxford, 1934.

Bibliografía

Alvarado García, E., *Historia de Centroamérica*, Tegucigalpa, s.d.

Andrews, K. R., *Elizabethan privateering. English privateering during the Spanish war. 1585-1603*, Cambridge, 1964.

Araúz Monfante, C. A., *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1984, 3 vols.

Arcila Farías, E., *Economía Colonial de Venezuela*, Caracas, Italgráfica, 1973, 2 vols.

Azcárraga y de Bustamante, J. L. de, *El Corso Marítimo*, Madrid, CSIC, 1959.

Barbour, V., «Privateers and Pirates of the West Indies», en *American Historical Review*, vol. 16, Nueva York, 1911, pp. 529-566.

Bermúdez Bermúdez, A. E., *Materiales para la Historia de Santa Marta*, Bogotá, 1981.

Besson, C. L., *Les Frères de la Côte*, París, 1928.

Black, Clinton V., *Pirates of the West Indies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

Borrego Plá, M. C., *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, CSIC, 1983.

Bradley, P. T., «La fascinación europea con el Perú y expediciones al Mar del Sur en el siglo XVII», en *Revista de Indias*, núms. 182-183, Madrid, 1988, pp. 257-282.

Brindenbaugh, C. y R., *No Peace beyond the Line. The English in the Caribbean, 1624-1690*, Oxford Univ. Press, 1972.

Burney, J., *History of the Buccaneers of America*, Londres, 1816 y 1849. Fue el cuarto volumen de *A Chronological History of the Discoveries in the South Seas or Pacific Ocean*.

Butel, P., *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, París, 1982.

Castillero R., E. J., *Historia de Panamá*, Panamá, Impresora Panamá, 1962.

Castro y Bravo, F., *Las naos españolas en la carrera de las Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, 1927.

Corbett, J. S., *Drake and the Tudor Navy*, Londres, 1901.

Craton, M. y J. W., *A Jamaican plantation. The history of Worthy Park, 1670-1970*, Toronto, 1970.

Cruikshank, E. A., *The Life of Sir Henry Morgan*, Toronto, 1935

Cubeñas Peluzzo, J. A., *Presencia española e hispánica en la Florida desde el Descubrimiento hasta el Bicentenario*, Madrid, ed. Cultura Hispánica, 1978.

Chaunu, H. y P., *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-56.

Dechamps, H., *Piratas y Filibusteros*, Buenos Aires, 1956.

De la Ronciére, Ch., *Histoire de la Marine française*, París, 1923.

Desalles, A., *Histoire générale des Antilles*, París, 1847.

Ducéré, E., *Les corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayona, 1895.

Encina, F. A., *Resumen de la Historia de Chile*, Santiago, Zig Zag, 1970, 4 vols.

Felice Cardot, C., *Curaçao Hispánico*, Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1973.

Fernández Duro, C., *Armada española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1896, 9 vols., y Madrid, Museo Naval, 1972-73.

Forbes, R., *Sir Henry Morgan: pirate and pioner*, Londres, Cassell, 1948.

Gall, J. y F., *El filibusterismo,* Breviarios del FCE, México, 1957.
García Arias, L., *Historia del principio de la libertad de los mares*, Santiago, 1946.
García Fuentes, L., *El comercio español con América*, 1650-1700, Sevilla, 1980.
García Montero, E., *El Código de los Piratas*, Lima, Azangaro, 1951.
Géigel Sabat, F. J., *Balduino Enrico*, Barcelona, Araluce, 1934. Contiene la traducción de los *Anales* de Juan de Laet.
Gil-Bermejo García, J., *La Española. Anotaciones Históricas (1600-1650)*, Sevilla, CSIC, 1983.
Goslinga, Cornelis Ch., *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Assen (Holanda), 1971. La citamos por la versión española: *Los holandeses en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, Colección Nuestros Países, 1983.
Gosse, Ph., *History of Piracy*, Nueva York, 1932 y 1968, edición española: *Historia de la piratería*, Madrid, Espasa-Calpe, 1935. También *The Pirates' Who's Who*, Londres, 1924.
Groot, J. M., *Historia Eclesiástica y Civil de Nueva Granada,* Bogotá, Biblioteca de Autores Colombianos, 1953, 4 vols.
Haring, C. H., *The Buccaneers in the West Indies in the XVIIth century*, Methuen, Londres, 1910. Se cita por su edición española.
Hakluyt, R., *The principal navigations of the English nation*, Londres, ed. Dent, 1962.
Henao, J. M. y Arrubla, G., *Historia de Colombia*, Bogotá, 1967.
Hobsbawm, E. J., *Bandits,* Londres, 1973.
Hoffman, P. E., «La defensa de las Indias», en *Historia General de España y América*, t. VII: *El descubrimiento y fundación de los reinos ultramarinos hasta fines del siglo XVI*, Madrid, Rialp, 1982, pp. 727-739.
Hubert, J., *Los aventureros del mar: Piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios*, Barcelona, ed. Populares Iberia, s.d.
Hurd, A., *The Reig of the Pirates*, Londres, 1925.
Jaeger, G. A., *Pirates flibustiers et corsaires*, Aviñón, 1987.
Jármy Chapa, M. de, *Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma, 1983.
Juárez Moreno, J., *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*, Sevilla, CSIC, 1972.
Konetzke, R., *El Imperio Español. Orígenes y fundamentos*, Madrid, ed. Nueva Época, 1946.
Lapouge, G., *Los Piratas*, Barcelona, ed. Estela, 1969.
Leydi, R., *Piratas, corsarios y filibusteros*, Barcelona, 1961.
Lohmann Villena, G., *Las defensas militares de Lima y Callao*, Sevilla, CSIC, 1964.
López Cantos, A., *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*, Sevilla, CSIC, 1975.

Lorenzo, E., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979-1980.

Lucena Salmoral, M., «Presidentes de Capa y Espada (1605-1628)», en *Historia Extensa de Colombia*, t. I, vol. III, Bogotá, 1965; «La flota de Indias», *Cuadernos Historia 16*, núm. 214, Madrid, 1989; «La Península Ibérica desde el siglo XVI al XVIII», en *Iberoamérica, una comunidad*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, pp. 429-446; «El mito de El Dorado», *Cuadernos de Historia 16*, núm. 101, Madrid, 1987.

Lloyd, C., *Drake corsario y almirante*, Madrid, Cultura Clásica y Moderna, 1958.

Macías Domínguez, I., *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*, Sevilla, CSIC, 1979.

Manucy, A., *Florida's Menéndez, Captain General of the Ocean Sea*, St. Agustine, Florida, 1965.

Martínez Guitián, L., *Construcción naval y navegación en corso durante el reinado de Felipe II*, Santander, 1935.

Martín Nieto-Mora, A., *Piratas del Pacífico*, Bilbao, 1968.

Martínez Pérez, H., *Piratería en Campeche*, México, 1937.

Masiá de Ros, A., *Historia general de la piratería*, Barcelona, ed. Mateu, 1959.

Merrien, J., *Histoire des corsaires*, París, Amiot Dumont, 1954. También *Tels étaient Corsaires et Fliboustiers*, París, 1957.

Meyer, J., *Les Européens et les autres*, París, 1975.

Miranda Vázquez, T., *La Gobernación de Santa Marta (1570-1670)*, Sevilla, CSIC, 1976.

Mitchell, D., *Pirates*, Londres, 1976.

Moreira Paz-Soldán, M., *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, 1944.

Moreno, J. J., *Asaltos piratas a Veracruz y Campeche durante el siglo XVII*, Sevilla, 1972.

Mota, F., *Piratas en el Caribe,* La Habana, Casa de Las Américas, 1984.

Moya Pons, F., *Manual de Historia Dominicana*, Barcelona, 1978.

Neville, W., *Captain Outrageous: Seven Centuries of Piracy*, Londres, 1961; *The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, Nueva York, 1975

Peña Battle, M., *La isla de Tortuga*, Madrid, Cultura Hispánica, 1951.

Perea Valenzuela, P., *Historia de los Piratas o los Aventureros del Mar en la América Central*, Guatemala, 1936.

Picó, F., *Historia General de Puerto Rico*, Río Piedras, ed. Huracán, 1986.

Quinn, D. B., *North America from earlest discovery to first settlements. The norse voyages to 1612*, Nueva York, Harper and Row, 1977.

Ramos Pérez, D., «La defensa de la Guayana», en *Estudios de Historia Venezolana*, Caracas, 1976, pp. 681-750.

Ramos, H. R. F., *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, 1990.

Rankin, H. F., *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, 1969.

Rediker, M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

Restrepo Tirado, E., *Historia de la Provincia de Santa Marta*, Bogotá, Biblioteca de Autores Colombianos, 1953, 2 vols.

Roberts, W. A., *Sir Henry Morgan: buccaneer and governor*, Nueva York, 1933.

Rodríguez Crespo, P., «El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spielbergen y la defensa del virreinato (1615)», en *Revista Histórica*, XXVI, Lima, 1964.

Ruidíaz y Caravia, E., *La Florida*, Madrid, 1893, 2 vols.

Rumeu de Armas, A., *Viajes de Hawkins a América*, Sevilla, 1947.

Sáiz Cidoncha, C., *Historia de la piratería en América española*, Madrid, ed. San Martín, 1985.

Scott, J. B., *El origen español del Derecho Internacional moderno*, Valladolid, 1928, cap. I, pp. 63-123.

Sluiter, E., «Ducht Spanish rivalry in the caribbean area, 1594-1903», en *Hispanic American Historical Review*, 1948, pp. 165-196.

Sosa, J. B. y Arce, E. J., *Compendio de Historia de Panamá*, Panamá, ed. Universitaria, 1977.

Spate, O. H. K., *Monopolist and Freebooters*, Londres, Croom Helm, 1983.

Szászdi Nagy, A., «Las armadas holandesas, inglesas y francesas y las bandas de piratas en el Pacífico», en *América en el siglo XVII y los problemas generales*, Madrid, Rialp, 1985, pp. 53-72.

Tejera, D., *Thomas Gage: Su personalidad y su obra*, Madrid, CSIC, 1982.

Vaissière, P. de, *Saint-Domingue, 1629-1789*, París, 1909.

Varela Marcos, J., «Las guerras y su reflejo en América: el área atlántica», en *América en el siglo XVII. Los problemas generales*, Madrid, Rialp, pp. 27-52.

Vila Vilar, E., *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*, Sevilla, 1974.

Winston, A., *Pirates and Privateers*, Londres, 1972.

Woodbury, G., *The Great Days of Piracy*, Nueva York, 1951.

Wright, I. A., «The emergence of Piracy», en *Actas del 33 Congreso Internacional de Americanistas*, San José de Costa Rica, 20-27 julio 1958, y *Further English voyages to Spanish America, 1583-1594*, Londres, Hakluyt Society, 1951.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Acle, Juan, 76
Acuña, Diego de, 138
Adventure (navío), 114
Agramont, *veáse* Grammont de la Motte, François
Aguirre, Martín, 104
Alas, Martín de las, 76, 81
Alba, Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel, duque de, 112
Albemarle, duque de, 213
Alejandro, llamado *Brazo de Hierro*, 175
Alfonso I, rey de Portugal, 21
Algarín, Pedro, 248, 250, 259
Almeida, Francisco de, 136
Alsedo y Herrera, Dionisio, 47
Allison (capitán), 210, 213
Amador, Andrés, 115
Amaya, Diego de, 115
Amsterdam (urca), 134
Amy (buque), 242
Anydas, Philip, 105
Ángel (carabela), 80, 83
Ángel Gabriel (balandra), 262, 263
Andino, Baltasar de, 257
Ango, Jean d', 54
Antonelli, Juan Bautista, 111, 143
Apkens, Juan, 260
Arana, Pedro de, 103
Arcila Farias, E., 74
Arentz, Adams, 262
Arias Montano, Benito, 144, 145
Armendáriz, Juan de, 110
Armiger (teniente), 182
Arot (navío), 106
Arredando, Gaspar, 256
Arroyo de Cumaná (gobernador), 125
Arroyo y Daza, Diego, 143, 144
Aurora, la (bergantín), 260
Austrias (dinastía), 269
Azcárraga y de Bustamante, J. L., 20, 34, 35, 37, 38, 245
Bachelor's Delight (urca), 216, 218
Balain, Pierre, 152
Balbuena, Bernardo, 138
Baldraque (capitán), 223
Baldwin, Robert, 241
Balier, Nicolas, 78
Ball, Robert, *véase* Roberval, Jean François de la Roque
Ban, Juan, 257
Barbanegra, véase Teach, Eduardo
Barca, Pierre de la, 78
Barinas, marqués de, 211
Barlow, Arthur, 105
Barnard (capitán), 178
Barnet, Jonathan, 238
Barrie, Esteban, 158
Basbile, Tomás, 116
Baskerville, sir Thomas, 113, 114, 115, 116
Bautista, Jerónimo, 58
Bazán, Álvaro de, 44, 59, 86
Bejarano, Lázaro, 74, 75, 93
Belona, la (balandra), 260
Bell, Willem, 262
Bellaco y Medio (pirata), 148
Bellmont, Earl de, 227
Benavides, Juan de, 141, 142, 143
Benedit (nave), 102
Berkeley, sir Thomas, 118
Bernal, Antoine, 221

Bernáldez, Alonso, 73, 74, 77
Bernardo, Juan, 252, 264
Berrío, Antonio de, 116, 117
Binkes (almirante), 208
Black, Clinton V., 244
Blackburne, Lancelot, 151
Blondel, Robert, 64
Bnabo (almirante), 57
Bonaventure (navío), 90, 106, 114
Bonnet, Stede, llamado *El Caballero Pirata*, 235
Bonny, Anne, 238, 239, 240, 241
Bonny, John, 241
Bontemps, Jean, 77, 78
Borges, Pedro, 262, 263
Borrell, Camilo, 19
Borrough, John, 19
Bot, Pedro, 158
Botello (capitán), 137
Bourne, William, 122
Brade (capitán), 221
Bradley (capitán), 197
Brower, Hendrik, 149
Brundemburg, Guillermo, 266
Bubia, Juan de, 159
Buen Jesús, el (mercante), 124
Buenaventura (galeota), 263.
Burghley (tesorero), 102
Bustos (gobernador), 66
Caballero Mozo, el (fragata), 266
Cabot, Juan, 105
Cabrera, Lorenzo, 140
Cadereyta, marqués de, 145
Callis, 19
Cámara de Amsterdam (buque), 146
Cámara de Zelanda (buque), 146
Campo, Alonso del, 195
Cañas, José de las, 250, 259
Caraballo, Juan, 159
Cardoso, Juan, 76
Carey (coronel), 180
Carlisle (lord), 206, 209, 210
Carlomagno, 21
Carlos, archiduque de Austria, 230
Carlos I, emperador de España y V de Alemania, 23, 48, 53, 55, 56, 167, 231
Carlos II, rey de España, 230
Carlos II, rey de Inglaterra, 177, 200, 211
Carlos IX, rey de Francia, 84
Carr, Peter, 221
Carrión, Baltasar, 261, 262
Cartier, Jacques, 62
Carval, Juan, 262
Castañeda, Manuel, 250, 259
Castellanos, Juan de, 66
Castellanos, Miguel de, 75, 76, 80
Catalina (bergantín), 260, 261, 263
Cavendish, Thomas, 98, 109, 110, 112, 113
Celaya, Manuel de, 159
Centurión (fragata), 177
Cervantes, Miguel de, 47
Cinco puertos, los (buque), 231
Clarke, Robert, 212
Clipperton, John, 234
Colbert, Jean-Baptiste, 173
Coligny (almirante), 84
Colón, Cristóbal, 18, 52, 53
Collen, Jeremías van, 231
Colleton, James, 212
Concordia (balandra), 124, 128, 231, 261
Cook, Edward, 71
Cook, John, 216
Cooke (capitán), 213
Copper, J. F., 178
Cordis (almirante), 123
Córdoba, Luis de, 220
Cornelia, la (balandra), 266
Cortés, Hernán, 54
Cosa, Juan de la, 52
Cote, Martín, 65, 66
Coxon (capitán), 210, 213, 214, 231
Coz, 181
Cromwell, Oliver, 169, 170
Cuanhtémoc, 54
Culebra (bajel), 264
Cumberland, George Clifford, conde de, 94, 112, 117, 118, 137
Cussy, Tarin Paul de, 218, 222, 225
Cygnet (nave), 216
Chanpernoun, Catalina, 105
Charelsen, Adrián, 266
Charles (bergantín), 242
Christopher (buque), 102
Dainty (navío), 113
Dampier, William, 46
Daniel (capitán), 157
Davis (contramestre), 216, 217, 231
Davis, Howel, 243
Defiance (navío), 113, 114
Delgadillo, Bernardino, 82-83, 116
Defoe, Daniel, 14
Deschamps, Hubert, 39, 40

Deschamps, Jerome, 172
Destinity (navío), 90, 120
Diamante (navío), 262
Díaz de la Rabia, Juan Antonio, 262, 263
Díaz del Castillo, Bernal, 54, 55, 56
Dickens, Charles, 238
Does, Pieter van der, 122
Domingo, Sebastián, 257
Dos Buenos Amigos (balandra), 266
Douhty, John, 102
Doyley, Edward, 172, 176
Drake, Edmund, 98
Drake, Francis, 28, 34, 38, 47, 77, 80, 83, 90-92, 94-96, 98-116, 182, 197, 221, 231, 270
Drake, John, 99, 100
Drake, Joseph, 100
Du Fay, Jan Noach, 261, 262, 264
Du Rausset (gobernador), 171
Duarte, Manuel, 248, 250, 257, 259
Ducasse, Jean-Baptiste, 225-227, 229, 232, 233
Duncan, 181
Durán, Juan, 262
Duterte (padre), 45
Duyvelant (navío), 263
Eagle (buque), 242
Eaton, John, 216
Eduardo III, rey de Inglaterra, 22
Elcano, Juan Sebastián, 104
Elisabeth (navío), 90, 102
Encina, F. A., 214
Enrico, Balduino, *véase* Hendrijks, Boudewijn
Enrique II, rey de Castilla, 22, 58, 64
Enrique II, rey de Francia, 85
Enrique VIII, rey de Inglaterra, 71, 73, 90
Enríquez de Almansa, Martín, 82
Eolus (nave), 128
Esnambuc, Pierre Balain señor de, 151, 154
Esperanza (balandra), 124, 263
Estées, Jean d', 159, 208
Everson, Jakob, 210
Exquemeling, A. O., 153, 162, 163, 186-190, 192-196, 198, 207
Exquemeling, J., 29, 39, 41, 45, 46
Exterminador, el, 158
Extieen, Mathias, 231
Fajardo, Luis de, 125, 126
Fajardo de Guevara, Juan, 136
Felipe II, rey de España, 27, 51, 74, 84, 85, 96, 97, 98, 106, 108, 111, 114, 122, 123, 253, 270
Felipe III, rey de España, 133, 253
Felipe IV, rey de España, 136, 142, 143
Felipe V, rey de España, 230-232, 258, 260
Fénix (nave), 175
Fernández de Piedrahíta, Lucas, 181
Fernández del Busto, Pedro, 108
Fernández Duro, C., 71, 109
Fernando II, rey de Aragón y V de Castilla, 22, 23
Figueroa de Cáceres, Francisco, 247, 258
Fletcher (gobernador), 212
Fleury, Jean, *véase* Florín, Juan
Florentino, véase Florín, Juan
Flores, Francisco, 115
Florín, Jean, *véase*, Florín, Juan
Florín, Juan, llamado *Florentino*, 24, 53-56, 59
Fluit (buque), 122
Fontenay (caballero), 167, 168, 173
Foresight (navío), 114
Forias, Elías, 232, 258
Francis (buque), 114
Francisco I, rey de Francia, 53, 55, 56
François, Pierre, 174, 175
Franken, Loert, 266
Franquesnay, Pierre de, 219, 225
Freytas, fray Serafín de, 19
Frobister, sir Martín, 98, 112
Gage, Thomas, 30, 165, 169
Gall, J. y F., 168, 185, 214
Gallarda, la (balandra), 232
Gallego, Juan, 57
Gambia Castle (navío), 242
Gant, Charles, 235
García Popayo, Sebastián, 261
Garibay, fray Sebastián de, 95
Garland (navío), 113, 114
Gaspar (corsario), 262
Gelin, Juan, 159
Gelmínez, Diego, 21
Gerritsz, Dirck, 123
Gil, José, 260, 261
Gilbert, Humphrey, 105
Golden Hind (buque), 90, 102, 104
Goll, Cornellius, alias *Pata de Palo*, 146, 148, 149
Gondi, Domingo, 44
Gondomar (conde de), 120
Góngora, Luis de, 47
Goodson (almirante), 170, 176
Gosse, Ph., 182, 189

Goulaine de Laudonnière, René, 84
Gourges, Domenic de, 85
Grabila, Diel de, llamado *mousieur* Granvila, 260
Grace of God (navío), 80
Graft, Laurent de, véase *Lorencillo*
Grammont de la Motte, François, llamado Agramont, 28, 160, 204, 206, 208, 209, 219, 221-223
Grammont, Jacques, 159
Greenville, Richard, 105, 112
Griego, Juan, 103
Grocio, Hugo, 19, 35, 93
Grognet (pirata), 217
Gronet (capitán), 216, 217
Grosse, Philip, 39
Groot Hoorn (buque), 146
Grot, Hugo van, 19
Grote Loon (nave), 128
Grote Maan (buque), 90, 128
Grote Zoon (buque), 90
Guadalcázar, marqués de, 135
Guatemuz, 54
Guerrero (gobernador), 187
Guillermo de Orange, 121, 132, 138, 142, 149, 209, 211
Guirior (virrey), 250
Gundaredo, 20
Habsburgo (dinastía), 131
Hale, 19
Haman, John, 241
Haro, Juan de, 137, 138
Haring, C. H., 27, 59, 79, 112, 171, 189, 200, 210, 229, 223
Harris, Peter, 213
Hatton, Christopher, 102
Hamspater, Johann Adrián, *véase* Pater, Adriano Juan
Hawkins, John, 41, 99, 113
Hawkins, John, el Viejo, 51, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 90, 91, 93, 94, 95, 98, 110, 270
Hawkins, Richard, 24, 31, 71, 98, 111, 112-114, 116, 221
Hawkins, William, 71, 99
Hendrijks, Boudewijn, llamado Balduino Enrico, 136-140
Henríquez, Miguel, 248, 259, 260
Henry Frederik (navío), 125
Herkmans (comandante), 149
Hernández, Tomé, 109
Herrera, José de, 264
Heyn, Piet, *véase* Heyn, Pieter Pieterszoon
Heyn, Pieter Pieterszoon, 136, 140-142, 146, 147, 270
Holford (capitán), 238
Holmes, Robert, 211
Hoorn, Jan Ten, 45
Hoorn (nave), 128
Hope (navío), 114
Horn, Nicolás Van, 219, 221
Houtman Gouda, Cornelio, 123
Howard, lord, 110
Hubert, J., 244
Hugues, 123
Huytbregt, Abraham, 260
Ibarra, Carlos de, 148
Independence (buque), 241
Isabel I la Católica, reina de Castilla, 22, 23
Isabel I, reina de Inglaterra, 73, 77, 80, 88, 90, 91, 96-98, 102-106, 113
Isabel Clara Eugenia, princesa de España, 133
Isabel y Marta (barco), 264
Jackman (capitán), 178
Jackson, William, 167
Jacobo I Estuardo, rey de Inglaterra, 97, 98, 120
Jacobo II, rey de Inglaterra, 211
Jaeger, G. A., 34, 35, 39, 45
Jalés (capitán), 221
Jármy Chapa, M. de, 28, 42, 46
Jean-David, apodado *el Holandés*, 175
Jenízaro Americano (bergantín), 260
Jenckins (capitán), 267
Jesús María (mercante), 233
Jesus of Lubeck (buque), 73, 74, 80, 81, 83, 89, 95
Jeune Cornelio Calf, (pingue), 263
Jiménez de la Espada, Marcos, 22
Johnson, Charles, 46, 205, 243
Jol, Cornelis Corneliszoon, llamado *Pata de Palo* 146
Johnson, Robert, 236
Jonás (buque), 72, 90
Jorge Aleta (balandra), 261
Jorge Jacob (balandra), 262, 263
Joven Baltasar (bajel), 264
Joven Guillermo (balandra), 266
Juan II, rey de Castilla, 22
Juan Ángel (padre), 288
Juan Francisco (grumete), 159
Juan Tomás (grumete), 158

Juárez Moreno, J., 158, 159
Judith (carabela), 80, 83, 99
Justicia, la (balandra), 231
Keymis, sir Lawrence, 120
Kidd, William, 227
Kiosma, Juan Enrique, 266
Konetzke, R., 21
Labat, R.-P-J. R., 45, 157
La Boulaye (capitán), 226
La Marie (nave), 58
Landresson, Miguel, alias *Breva*, 211-212
Lane, Ralph, 105, 109
Langlois, Francisco, 263
Laponge, G., 160
Lara, Simón de, 258
Larraspuru, Tomás de, 134, 140
Laudonnière (gobernador), 77, 85
Le Clerc, François, alias *Pata de Palo*, 58, 64
Le Febvre, Jacques, 45
Le Mayre, Isaac, 128
Le Mayre, Jakob, 128, 129
Le Neptune (nave), 223
Leicester, condes, 105
León, Francisco de, 159
Leoz, Juan de, 141, 142, 143
Lerdo de Tejada, 220
Lesage, A. R., 45
Lessone (capitán), 213
Levantada, la (balandra), 266
Levasseur (gobernador), 154, 155, 167, 173
L'Hermite, Jacques, 90, 133, 134, 135
Lilltons, Luke, 225
Lindchoten, 123
Lizarazu, Cebrián de, 145
Lolonais, *véase Olonés, el*
Loncq, Hendrick Corneliszoon, 143
Lonvilliers de Pouncy, Felipe de, 155
López Cantos, A., 207
López de Cangas, Mateo, 261
López de la Flor, Juan, 186
López de Morla, Juan, 248, 257
López de Morla, Lope, 146
Lorencillo, 28, 159, 164, 204, 206, 207, 219, 220, 222-226
Low (capitán), 160
Lowell, John, 71, 77, 78, 80, 99
Lowther, George, 242, 243
Luis XIII, rey de Francia, 208
Luis XIV, rey de Francia, 172, 175, 204, 205, 208, 230, 271
Luján, Francisco, 92
Lugo, Luis de, 62
Lutero, Martin, 95
Lynch, Thomas, 200, 205, 206, 210, 211
Lyttleton (gobernador), 178
Lloyd, C., 111
Madre de Dios (galeón), 112
Maestre, Vicente Sebastián, 181
Magallanes, Fernando de, 104
Magdalena (buque), 195
Magott (capitán), 213
Mahn, Jacobo, 123
Maiguet (corsario), 57
Maldonado, Antonio, 179, 184
Maldonado, Francisco, 81
Malynes, 19
Mancera, Pedro de Toledo, conde de, 149
Manco, el, 158
Manrique, Pedro, 53
Manrique de Acuña, Rodrigo, 58
Mansafar, *véase* Mansvelt, Edward
Mansfield, Edward, 160, 180, 183
Mansinay (navío), 124
Mansvelt, Edward, llamado Mansafard, 172, 178, 181-186, 190
Manzaneda, Severino de, 257
Marca de Ampurias (conde), 21
Marck, Guillermo de la, 121
Margot, 210
María I Estuardo, reina de Escocia, 77, 97
María y Paciencia (balandra), 263
Mariana de Austria, reina de España, 255
Maridado (cacique), 66
Marigold (buque), 102
Markham (gobernador), 212
Martel, Lorenzo, 250, 259
Martínez, Juan, 72
Martínez Pérez, M., 67
Masefield. J., 46
Masiá de Ros, A., 196, 199
Massertie (capitán), 227
Matute, Cristóbal, 147
Matutina, la (balandra), 260
Mauricio (buque), 124
Maycock, Jorge, 263
Maynard (lugarteniente), 235
Medina, Bartolomé, 68
Medina, Pedro, 122
Medina Sidonia, Alfonso Peréz de Guzmán, conde de, 110
Melis (piloto), 124
Mendenblink (nave), 138

Mendoza, Rodrigo de, 128
Menéndez de Avilés, Pedro, 24, 58, 84, 85
Merrien, J., 36, 37
Michel *le Basque* o *el Vasco*, 162, 187
Miguel (corsario), 262
Mijares, marqués de, 247, 250, 259
Milton, John, 169
Minion (galeón), 80, 82, 83
Miranda, Alonso de, 208
Miranda Vázquez, T., 75
Moctecuhzoma, *véase* Montezuma
Modyford, sir Thomas, 178-181, 185 190-193, 196, 200
Molesworth, Hender, 211
Montalvo, fray Juan de, 95
Montemayor, Juan Francisco de, 156, 167
Montesclaros, marqués de, 128
Montezuma, 53, 54
Moore, Walter, 242
Morfi, Guillermo, 232, 258
Morgan, Edward, 180
Morgan, Henry, 28, 48, 153, 160-163, 178, 181-183, 185, 189-201, 204, 206, 210, 211, 220, 223, 270
Morgan, Robert, 189
Morgenster (buque), 128
Morris (capitán), 178
Mosquera, Antonio de, 118
Mota, Francisco, 44, 74, 156
Moucheron, Daniel, 144
Moya, Frank, 107
Mozo Isaac, el (balandra), 266
Mungs, Christopher, 176-178
Naranjo, Pedro, 159
Narborough, John, 182
Nau, Juan David, 186
Neevew (buque), 90, 128
Naville (almirante), 229
Newport, Christopher, 118
Nobleria, Igancio, 266
Nombre de Dios (nave), 106
Noort, Oliver van, 124
Norfolk (teniente), 182
Norman, George, 262
Nuestra Señora de la Concepción (mercante), 103, 248, 259
Nuestra Señora de la Regla (fragata), 164, 223
Nuestra Señora del Rosario (bergantín), 248, 259
Núñez de Balboa, Vasco, 18
Núñez Meleán, Francisco, 144
Oexmelin, Alexander Olivier, 173
Ogeron, Bertrand d', 165, 173, 175, 206, 207, 218
Ojeda, Alonso, 53
Oldenvarnevelt, Jan Van, 123
Olonés, el, 33, 162, 163, 182, 183, 186-190, 194, 195, 209, 270
Oquendo (almirante), 148, 152
Orange (dinastía), 204
Ormaechea (renegado), 62
Orpín, Juan de, 145
Ortega Valencia, Pedro de, 101
Osorio, Antonio, 106, 126
Oxenham, John, 101
Oxford (condes), 105
Oxford (fragata), 193
Paní, Thomas, 212
Paquebot (balandra), 263
Parcha (barco), 99
Parker, William, 118
Pata de Palo, 58, 64, 168
Pater, Adriano Juan, 91, 147, 148
Pearl (buque), 235, 236
Pedrarias Dávila (Pedro Arias de Ávila), 199
Pedro IV, rey de Aragón, 22, 36
Pedro *el Grande*, *véase* Pierre *le Grand*
Pierre *le Grand*, 146, 155
Pelikan (buque), 90, 102
Penn, William, 169, 170, 212
Peñalba (conde), 171
Perdomo, Juan, 219
Perea, Miguel, 57, 58
Pérez de Guzmán, Juan, 192, 197
Pérez de Irízar, Martín, 55
Pérez Roldán, Alonso, 76
Peter (buque) 71
Petti, Jean, 232
Pierrot, Pedro, 264
Place, *señor* de la, 171, 186
Plumb, Abraham, 243
Pointis, Jean-Bernard Desjeans, barón de, 45, 204, 227-229, 271
Ponce de León, Pedro, 77, 80
Ponte (familia), 71
Ponte, Nicolás, 250, 258
Ponte, Pedro, 72
Porro, Jacques, 158
Porter, Thomas, 262
Portugal, Diego de, 135
Portugués, Bartholomeu, 179
Potencia, la (buque), 263

Povançay, M. de, 175, 218, 222
Pouncy (gobernador), 167
Prados, Francisco de, 57
Prims Willem (buque), 148
Profeta Samuel, el, 266
Protestant Caesar (nave), 235
Provincia de Zelanda (navío), 257
Ptolomeo, 52
Quero, Jerónimo de, 147
Quiroga (sargento), 145
Rackhan, Jack, llamado *Calico*, 236, 238, 241
Raleigh, Walter, 29, 31, 90, 98, 104, 105, 106, 108, 116, 117, 119, 120
Ramiro III, rey de León, 20
Ramos, Feliciano, 256
Ramos, Miguel, 259
Read, Mary, 238, 239, 241, 242
Real, la (balandra), 232
Rediker, M., 29, 233
Reinaldo, Pedro, 259
Revenge (navío), 90, 112
Reyes, Diego, llamado *Diego Mulato* o *Lucifer*, 148, 207, 256
Reyes Católicos, 22, 36, 55, 253
Ribault, Jean, 72, 85, 105
Ribot, André, 207
Richelieu, Armand Jean du Plessis, cardenal de, 151, 152, 154, 155
Richmond (fragata), 215
Ringrose, Basil, 46
Ríos, Diego de los, 228
Roberts (capitán), 221
Roberval, Jean François de la Roque, señor de, 61, 62
Roberts, Bartholomew, 243, 244
Rock, llamado *el Brasileño*, 24, 179, 180
Roda, Cristóbal de, 143
Rodrigo, Pedro, 231
Rodríguez, Adrián, 134
Rodríguez, Joseph, 260
Rodríguez de Valdés, Diego, 123
Rodrígez de Villegas, Andrés, 139
Rogers, Woodes, 236
Roissey, Urban de, 151
Rojas y Figueroa, Gabriel, 168
Rojo, Lorenzo, 159
Rompepiedras (pirata), 158
Rosario, el (buque), 227
Rosendo, San, 20
Rotondy, François de, 151
Row (capitán), 210, 213
Rowling, Charlie, 236
Royal Rover (buque), 243
Ruiz de Aguirre, Francisco, 231
Ruiz de Vallejo (contador), 79
Rumen de Armas, Antonio, 76, 81, 113
Rylez, Cent, 263
Saint Simon (gobernador), 185
Saintonge, Antoine Alphonse, 58
Saintonge, Jean Alphonse, 58
Salamanca, Juan de, 177
Salas, Damián, 248, 250, 259
Salegro, Francisco, 264
Salomón (buque), 72
San Ignacio (fragata), 266
San José (galeón), 128
San Pedro (navío), 215
San Salvador (galeón), 82
Sánchez, Antonio, 254
Sánchez, Sebastián, 194
Sánchez Colchero (piloto), 104
Sánchez de Tovar, Fernán, 21
Sanjuán, Antón (piloto), 93, 103
Santa Ana (galeón), 110, 128
Santa Cruz, marqués de, 53
Santa Rosa (fragata), 266
Santiago, 64
Santísima Trinidad (balandra), 214, 215, 266
Santo Rosario (navío), 215
Sarmiento, Juana, 159
Sarmiento, Martín, 159
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 109
Sawkins, Richard, 209, 213, 214
Scott, 208
Scourge of Malice (navío), 117
Schapenhan, 135
Schouten, Pieter, 135
Schoutten, Wilhelm von, 128
Seallow, (buque), 72
Searles (capitán), 181
Sedgwick (comisionado), 170
Selden, John, 19
Sekirk, Alexander, 231
Señora Ester (balandra), 262, 263
Señora Ribea (goleta), 261
Sharp, Bartholomew, 210, 213, 214, 215, 231
Shellbroke, George, 234
Shirley, sir Anthony, 118
Sierra, fray Bartolomé de, 95
Silburne, Robert, 212
Silva, Diego de, 73
Silva, Nuño de, 102

Simón, fray Pedro, 47, 66, 76, 95, 98, 101, 103, 107, 114
Simón, Pedro, llamado *mousieur* Siren, 260
Smeeks, Henrick, 45
Socarraz, Benito, 263
Solek (familia), 71
Solórzano Pereyra, Juan de, 19, 142
Sore, Jacques, 64, 65, 78
Soto, Alberto de, 260
Soto, Jerónimo de, 144
Sotomayor, Alonso de, 115
Sotomayor, Lorenzo de, 217
Spielberg, Joris van, 90, 128
Stedman (capitán), 181
Stradling (capitán), 231
Stukeley, Thomas, 72-73
Sturling, Samuel, 261
Suárez de Amaya, Diego, 125
Suárez de Castilla, Pedro, 54
Suinaga, Diego de, 231
Swallow (buque), 73, 88, 113, 244
Swan (buque), 112
Swan, Charles, 216, 217
Sweepstakes (navío), 182
Szászdi Nagi, A., 217
Tapia, Francisco, 59
Taveneau de Jussan, 217
Tejada, Juan de, 111
Teach, Eduardo, llamado *Barbanegra*, 158, 166, 233-235
Téllez de Guzmán, Pedro, 114
Tello, Bruno, 224
Testu (capitán), 100, 101
Thockmorton, Elizabeth, 106
Thurloe, 170
Tiger (buque), 73
Tirado, Restrepo, 75
Toledo, Fadrique de, 136
Torena, Juan, 252, 264
Townley (capitán), 216, 217
Tremóvida, Nicolás de, 159
Triana, Jacinto de, 159
Tribulot, 179
Triumph (navío), 90
Tufan Elida (balandra), 266
Uger, Esteban, llamado Esteban Provincial, 260
Ulf, 20
Uranga, obispo, 64
Urbano VIII, papa, 142
Valenzuela (jurista), 19-20
Valier, Nicolás, 78
Vander Meer, Nicolás de, 263
Vane, Charles, 236, 238, 241
Vugham (lord), 206
Vázquez de Menchaca, Fernando, 18
Vega, Lope de, 47
Vega, Santiago de la, 167
Vélez de Escalante, Pedro, 208
Venables, Robert, 169, 176
Vera, Felipe de, 256, 257
Vera, Juan de, 264
Vergara, Juan de, 127
Veront, 136
Verrazzanno, Jerónimo, 53
Vespucci, Amerigo, 52
Vies, Elías, 159
Vignols, León, 40
Villarrocha, marqués de, 234
Villaverde, Juan de, 127
Vitoria, Francisco de, 18
Wafer, Lionel, 46
Walbeeck, Joannes van, 146
Walting, John, 214, 215
Watt, Eías, 171, 172
Watts, John, 118
Warner, Thomas, 151
Welcome (fragata), 200
Welwood, William, 19
White, John, 106
White Bear (navío), 90
Wilmont, Robert, 225
Willekens, Jacob, 136
Windsor (lord), 176, 177, 178
York, duque de, 177, 216
Zaldívar, Diego de, 221

ÍNDICE TOPONÍMICO

Acapulco, 104, 128, 135, 227
Acla, 101
Adriático (mar), 19
África, 22, 52, 71, 104, 117, 133, 136, 143, 150, 243, 244, 261
Albión, 119
Alemania, 27, 121
Alicante, 227
Amatitlán, 207
Amazonas, 127
Amberes, 45, 52
– tratado, 233
América, 14, 15, 22, 24, 26, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 46, 48, 52, 53, 57, 59, 61, 62, 64, 67, 69, 71, 73, 77, 84, 87, 98, 99, 112, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 132, 133, 135, 144, 150, 151, 155, 164, 169, 177, 178, 180, 203, 207, 211, 216, 222, 234, 243, 244, 245, 253, 256, 257, 261, 264, 269, 270, 271
Amsterdam, 45, 123, 128, 129, 142, 257, 263
Andalucía, 22, 23, 110
Angola, 41
Antigua (isla), 150, 154, 169, 215
Antillas (archipiélago), 117, 125, 136, 139, 155, 168, 170, 185, 186, 258
Aragón, 22
Araya, 125, 126, 129, 134, 139, 143, 144, 231
Argel, 227
Arica, 103, 109, 134, 214, 215
Aruba, 145, 251, 252, 261, 261, 262
Asia, 52, 123
Atacames, 113
Atlántico (océano), 17-19, 22, 23, 34, 40,51-54, 72, 97, 114, 124, 134, 136, 140, 215, 218, 246, 270
Aves (islas), 208, 263
Ayapa, 207
Azores, 37, 52, 54, 59, 69, 70, 105, 111, 112
Bahama, canal, 48, 51, 68, 69, 76, 81, 83, 84, 86, 105, 109, 116
Bahamas (islas), 212, 236
Bahía, 133, 134, 136, 140, 243
Balsas (río), 101
Baracoa, 61, 64
Barbada, 178, 244
Barbados (islas), 135-136, 140, 150, 167, 169, 190, 215, 236, 242, 243
Barbuda (isla), 150, 152, 189
Barcelona, 266
Bariñas, 257
Barlovento (islas), 126, 127, 154, 164, 167, 218
Barquisimeto, 80
Baseterre, 243
Basilea, 52
Batabanó, 190
Bayahá, 126
Bayona, 21
Belice, 206
Bermudas (islas), 69, 205, 234, 236
Blanca (isla), 263
Blanquilla (isla), 242
Bocachica, 228
Bocagrande, 228
Bocas del Toro, 213
Bogotá, 47, 120
Bonaire, 145, 263, 264

Boquerón, 137
Borburata, 73, 77, 78, 80, 266
Boston, 212, 235
Brasil, 64, 102, 113, 122, 128, 133, 135, 136, 140, 148, 149, 179, 243, 254, 263
Breda, 239
Brest, 56, 224
Bretaña, 158
Brielle, 122
Bristol, 189, 234
Buckland, 104
Buenos Aires, 154
Burdeos, 44
Cabañas, 139
Cabo Verde, 18, 102, 106, 109, 122, 123, 125, 128, 136, 140
Cádiz, 55, 85
Caimán, 151, 221
Calais, 22, 107
California, 104
Callao (El), 103, 128, 134, 135
Camagüey, 190
Camino de Cruces, 99, 100, 115
Campeche, 46, 67, 70, 118, 148, 167, 172, 175, 177, 178, 179, 184, 186, 190, 206, 207, 222, 223, 224
Canadá, 62
Canarias, 52, 54, 57, 58, 59, 68, 71, 72, 77, 102, 106, 113, 114, 117, 118, 120, 140, 261
Canterbury, 22
Caño (isla), 103
Cañuelo (fuerte), 137
Cap Français, 225
Capira (sierra), 115
Capireja (montaña), 115
Caracas, 219, 259, 266
Caribe (mar) 29, 31, 32, 39, 62, 68, 70, 80, 81, 94, 106, 111, 119, 126, 127, 133-136, 140, 146, 148-150, 158, 167-169, 171, 181, 182, 185, 191, 203-205, 207-209, 211, 214, 217, 230, 232, 233, 235, 236, 239, 246, 249, 250, 254, 259, 260, 262, 264, 266, 269, 270
Carlisle Bay, 226
Carmona, 143
Carolina, 212, 234, 239, 240, 242
Carolina (fuerte), 84, 85
Carolina del Norte, 236, 242
Carolina del Sur, 234, 235, 242
Cartagena de Indias, 62, 65, 66, 69, 70, 76, 81, 93, 94, 95, 101, 107, 108, 115, 140, 141, 159, 165, 169, 170, 175, 181, 192, 196, 204, 222, 227-230, 233, 271
Cartago, 185, 186
Casma, 217
Casilda, 235
Castilla, 21, 22, 23, 119
Castilla del Oro, 53
Castro Urdiales, 21
Catalina (isla), 231
Catoche (cabo), 219, 221
Cayena, 127
Cayo Fragoso, 186
Centroamérica, 180, 181, 191, 207
Cintra, 52
Coclé (río), 185
Coche, 139
Cochinos (bahía), 154
Colmenar de Arenas, 55
Coquibacoa, 53
Coquinbo, 214
Corines (isla), 221
Cornualles, 104
Coro, 78, 176, 262, 263
Coruña (La), 112
Corrientes (cabo), 179
Costa Rica, 103, 207, 217
Country Cork, 239
Cozumel, 118
Crowndale, 98
Cruces, 197
Cruz (La), 199
Cuba, 59, 64, 65, 68, 77, 84, 116, 126, 133, 136, 140, 141, 147, 148, 167, 169, 170, 180, 186, 190, 192, 206, 219, 224, 235, 238, 247, 258
Cubagua, 57, 62, 118
Cuencamé, 67
Cumaná, 70, 125, 139, 143, 144, 172, 176, 219, 242, 258, 262
Cumanagoto, 145, 172
Cupilco, 207
Curaçao, 74, 75, 77, 93, 145, 146, 148, 150, 180, 185, 207, 208, 230, 231, 232, 236, 250, 251, 252, 257, 259, 260-264
Chagres, 59, 115, 172
– río, 197, 199
Champotom, 167
Charleston, 212, 236
Cherburgo, 153
Chile, 109, 111, 128

Chiloé (islas), 215
China, 18, 123
Chipiona, 57
Damas (mar), 68
Daniel (cerro), 144
Darién, 189
Darne, 159
Delaware, 212
Delfshaven, 140
Delft, 19
Deseada (isla), 68
Devonshire, 105
Diablo (isla), 243
Dieppe, 54, 56, 64, 84, 155
Dinamarca, 36, 48
Dominica (isla), 46, 68, 73, 80, 117-118, 157, 243
Dunquerque, 142, 174
Dutertre, 151, 155
Escocia, 121
Esequivo, 127
España, 13, 15, 17, 18, 20, 22, 24-27, 30, 32, 37, 38, 40, 46-49, 51, 52, 55-58, 61, 62, 67, -69, 77, 84, 85, 87, 94-98, 102, 106, 110, 111, 114, 117, 121, 124, 127, 129, 131, 133, 134, 136, 142, 149-151, 166, 167, 177, 179, 181, 190, 203-205, 208, 209, 211, 218, 219, 221-223, 228, 229, 246, 253, 254, 256, 257, 260, 267,269-271
Española (isla), 39, 40, 61, 64, 72, 78, 126, 151, 168, 169, 172, 173, 186, 241, 242, 244
Especiería, 18
Europa, 14, 26, 27, 29, 30, 32, 39, 41, 45, 52, 53, 59, 64, 68, 127, 128, 131, 177, 226, 261, 269
Faisán (puerto), 99
Falmouth, 142
Fernando de Noronha (isla), 134
Filipinas, 103, 104, 110, 124, 128, 217
Flandes, 27, 121, 136
Florencia, 17, 52
Florida, 24, 25, 29, 51, 70, 72, 77, 81, 83, 84, 85, 86, 105, 109, 140, 212, 221, 224
Fonseca (bahía), 217
Francia, 13, 27, 29, 36-38, 41, 48, 49, 53-55, 57-59, 62, 64, 67, 71, 77, 84, 85, 105, 131, 142, 158, 159, 167, 168, 172, 173, 181, 185, 186, 203, 205-209, 218, 224-229, 253, 257, 271
Fuilk (bahía), 262
Galápagos (islas), 215
Gales, 189
Galicia, 20
Gallega (isla), 82, 83
Génova, 36
Getsemaní, 228
Gibraltar (Venezuela), 149, 171, 187, 194, 209
Glamorganshire, 189
Gomera (isla), 58, 114
Godefray, 229
Gorgona (isla), 214
Gracias a Dios (cabo), 188
Gran Canaria, 54, 58
Granada (isla), 46
Granada (Nicaragua), 175, 178
Gravesend, 21
Gromingue, 179
Guadalupe (isla), 68, 114, 150, 154
Guaira (La), 70, 167, 219, 231, 232, 258, 266
Guanabaccoa, 65
Guanaja (isla), 149, 238
Guanajuato, 67
Guarico, 225, 226
Guatemala, 188
Guayanilla, 61
Guayanas, 29, 90, 116, 117, 119
Guayaquil, 110, 135, 214, 216, 217
Guillighan, 98
Guinea, 72, 73, 77, 80, 113, 123, 216, 232, 235, 243, 258
Habana (La), 24, 59, 61, 64, 65, 68, 69, 70, 78, 84, 108, 127, 136, 137, 139, 141, 147, 148, 149, 165, 170, 177, 186, 190, 206, 1212, 234, 236, 247, 263
Harbour Island, 241
Havefordswest, 243
Havre (El), 85
Haya (La), 142
Hispaniola (isla), 52
Hispanoamérica, 72
Holanda, 29, 36, 38, 48, 121, 122, 125, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 139, 140, 142, 145, 146, 148, 169, 180, 181, 203, 205, 207, 209, 229, 239, 264
Honduras, 70, 127, 140, 141, 165, 188, 209, 222, 236, 242, 251
– golfo, 188
Hoorn, 122, 128
Hornos (cabo), 215, 1216, 218, 233

Huatrilvo, 104
Huaura, 217
India, 17, 18, 52, 104, 123, 270
Indias, 14, 23, 24, 26, 31, 46, 47, 52, 53, 55, 58, 68, 71, 72, 76, 81, 85, 87, 88, 90, 97, 102, 106, 111, 112, 113, 114, 123, 124, 127, 128, 129, 131, 132, 134, 135, 136, 145, 173, 175, 211, 239, 253, 254, 255, 256, 261
Índico (océano), 18, 19
Inglaterra, 13, 19, 20, 21, 22, 26, 29, 30, 36, 38, 41, 46, 48, 72, 77, 78, 81, 83, 91, 92, 93, 97, 98, 99, 101, 102, 105, 106, 109, 110, 111, 116, 119, 121, 131, 142, 167, 170, 171, 172, 177, 181, 182, 193, 197, 203, 204, 207, 209, 211, 215, 216, 226, 229, 230, 238, 242, 264, 267, 270, 271
Irlanda, 101, 105
Isabela (cabo), 72
Jagua (bahía), 154
Jamaica, 30, 48, 77, 118, 157, 160-161, 163, 165-172, 175-181, 184-186, 189-193, 196, 199-201, 204, 205, 209, -213, 216, 218, 221, 222, 224-226, 234-236, 238, 241, 254, 259, 262, 270
Japón, 123, 124
Jardines de la Reina, 179
Java, 123
Juan Fernández, 214, 227, 231, 234
Judío (punta), 107
Kent, 98
Ladrones (islas), 104
Lanzarote, 57, 59, 117
Le Mayre (estrecho), 128, 129, 134, 149
Leogane, 226
Leyden, 19, 142
Lima, 93, 101, 103, 111, 113, 128, 134, 135, 182
Limón, 185
Lisboa, 111, 112, 125
Lobos (isla), 58
Londres, 21, 46, 72, 77, 105, 106, 117, 119, 121, 176, 178, 183, 185, 190, 196, 200, 206, 212, 215, 239, 241
Longalemo, 191
Lübeck, 17
Luz (La), puerto, 54, 58
Llanrhymny, 189
Madeira (islas), 71, 159, 235, 241
Madrid, 14
Magallanes (estrecho), 102, 104, 109, 113, 123, 128, 182, 218
Malaca, 19
Mamatoco (río), 147
Mancha (canal), 71, 105, 142
Manzanillo, 126, 179, 261
Maracaibo, 33, 162, 149, 167, 172, 187, 194, 195, 209
Margarita (isla), 59, 69, 73, 77, 80, 118, 125, 139, 167, 231, 262, 264
Marianas (islas), 104, 234
Marín, 83
Martinica (isla), 46, 150, 154,. 157, 159, 208, 226, 232, 233, 235, 243, 244
Massachusetts, 227
Matanzas, 61, 109, 133, 137, 139, 142
– río, 141
Mediterráneo (mar), 17, 254
Mérida (México), 179, 184, 223
México, 53, 54, 68, 72, 83, 104, 119, 135, 136, 179, 269
Molucas (islas), 104, 128, 129
Mona (canal), 263
Monserrate (islas), 150, 154
Montecristi, 126, 168, 225
Montenegro (bahía), 224
Mosa (río), 121, 122
Mosquitos (costa), 164, 185
Mujeres (isla), 221, 223
Münster (tratado), 149
Nápoles, 20
Natá, 185, 197
Neiba (río), 126
Nevis (islas), 150, 152, 169, 215
Newgate, 241
Nicaragua, 103, 175, 188, 217
Nicoya (golfo), 215
Nieves, 152
Nimega (tratado), 204, 205, 208
Nizao, 169
Nombre de Dios, 70, 99, 100, 115
Normandía, 54, 159
Norteamérica, 59, 98, 104-105, 131, 203, 242, 246, 270
Nueva Albión, 104
Nueva Andalucía, 126
Nueva Cádiz, 62
Nueva Écija, 126
Nueva España, 25, 68, 69, 103, 119, 133, 136, 140, 141, 143, 148, 149, 170, 217, 218, 233
Nueva Holanda, 143

Nueva Inglaterra, 186, 205, 221
Nueva Providencia, 212, 236, 241
Nueva Segovia, 80
Nueva York, 205, 212, 234
Nuevo Reino de Granada, 187, 251
Oceanía, 123, 124, 135
Ocumare, 259
Old Bailey, 227
Omoa, 149
Orinoco (río), 116, 117, 120, 266
Osnabrück (tratado), 149
Oxford, 105
Oyapoc, 127
Pacífico (océano), 32, 33, 34, 40, 46, 92, 96, 101, 102, 104, 109, 112, 123, 124, 128, 129, 133, 134, 185, 197, 198, 199, 209, 213, 214, 215, 216, 227, 231, 233, 234, 246
Pachuca, 68
Países Bajos, 22, 122, 124
Paita, 233
Palma (La), 58
Palmas (Las), 144
Palomar (el) (fuerte), 168
Pampatar, 139
Pan de Cabañas, 148
Panamá, 33, 46, 48, 59, 69, 99, 100, 101, 103, 113, 115, 134, 161, 172, 181, 183, 185, 192, 197, 198, 199, 200, 203, 204, 213, 216, 233, 270
Paraiba, 136
Parime (laguna), 117
París, 45, 52, 222, 229
Pasaje de los Galeones, 68
Patanemo, 259, 266
Payta, 10, 128
Pennsilvania, 212
Penonomé, 197, 198
Perlas (islas), 101, 188
Pernanbuco, 117, 143, 148
Perú, 68, 69, 72, 90, 99, 101, 113, 124, 128, 133, 134, 135, 197, 198, 216, 228, 233, 234, 269
Petit-Goave, 207, 209, 210, 218, 219, 221, 224, 227, 229
Pico (puerto), 55
Pinos (isla), 47, 116, 154, 190, 219, 235
Pisa, 17, 36
Pisco, 135, 217
Pitiguao, 158, 159, 233
Planemon, 226
Plymouth, 71, 72, 77, 80, 83, 101, 102, 104, 106, 109, 113, 114, 116, 124
Point Morant, 213
Porlamar, 139
Port Couillon, 196
Port-de-Paix, 173, 226
Port Margot, 226
Port Prince, 225
Port Royal, 171, 176, 177, 212, 224, 226
Portete, 185, 207
Portobelo, 68, 69, 70, 116, 118, 148, 165, 172, 185, 191, 192, 193, 197, 210, 213, 222, 267
Portsmouth, 117
Portugal, 15, 17, 20, 21, 56, 97, 121, 122, 125, 133, 243
Potosí, 67, 254
Providencia, 154, 164, 167, 182, 185, 186, 190
Pueblo de la Mar, 139
Puerto Caballos, 118, 149, 188, 222
Puerto Cabello, 167, 176
Puerto Caldera, 215
Puerto de España, 222
Puerto Perico, 214
Puerto Piñas, 233
Puerto Plata, 72, 126, 167, 183
Puerto Pontón, 191
Puerto Príncipe, 153, 190, 191, 219
Puerto Rico, 59, 61, 64, 84, 113, 114, 118, 136, 145, 169, 207, 226, 242, 256, 258, 262
Puná (isla), 110, 214
Quintero, 109
Quito, 217
Rancherías, 62, 174
Rastadt (tratado), 233
Recife, 149
Remedios, 214
Rhode Island, 212, 243
Río de Janeiro, 124
Río de la Plata, 102, 123, 124
Riohacha, 60, 75, 77, 78, 80, 81, 115, 118, 170, 172, 174, 176, 266
Roanoke (isla), 105, 106, 109
Rochela (La), 58, 158, 227
Rojo (cabo), 59
Roma, 17, 18, 52, 142
Rotterdam, 123, 124
Roven, 64
Ryswick (tratado), 229, 230

Saba, 180
Sables D'Olonne, 186
Sacrificios (isla), 83, 221
Saint-Christophe, 151
Saint David, 226
Saint Domingue, 158, 159, 175, 204, 205, 210, 218, 222, 225, 226
Saint Kitts (isla), 46, 132, 150, 151, 167, 169, 180, 242, 243
Saint Louis, 226
Samaná, 159
Saona, 260
San Agustín, 25, 70, 85, 109, 212, 221
San Andrés (isla), 164, 167
San Antonio (cabo), 77, 170
San Bartolomé (isla), 154, 243
San Cristóbal (isla), 133, 145, 151, 152, 154, 155, 167, 270
San Eustaquio, 150, 152, 180
San Francisco, 104
San Germán, 59, 61
San José, 116
San José de Oruña, 120, 148
San Juan, 77, 137, 138, 207, 259
– río, 84, 189
San Juan Bautista de Maguana, 126
San Juan de los Remedios, 186
San Juan de Puerto Rico, 70, 94, 114, 115, 118
San Juan de Ulúa, 81, 220
San Julián, 91, 102
San Lázaro (punta), 137
San Lucas (cabo), 110
San Luis de Potosí, 68
San Martín, 144, 145, 146, 180
San Mateo (fuente), 85
San Miguel (golfo), 101
– isla, 159
San Pedro, 188
San Salvador, 136
San Tomás, 127, 259
San Vicente (cabo), 53, 54, 146
Sancti Spiritus, 185
Sanlúcar, 57
Santa, 217
Santa Catalina (isla), 154, 167, 172, 181, 185, 190, 197, 242, 260
Santa Cruz, 57, 84, 150, 225
Santa Cruz de las Palmas, 64, 106
Santa Cruz de Tenerife, 58
Santa Fe de Bogotá, 31
Santa María (Cabo Verde), 123
Santa María (isla), 54, 109
– ensenada, 190
Santa Marta, 62, 64, 65, 66, 70, 75, 81, 91, 94, 115, 118, 147, 148, 170, 172, 176, 181, 219
Santiago, 126
Santiago (Cabo Verde), 106, 107
Santiago de Arroyo, 139
Santiago de Compostela, 20, 21
Santiago de Cuba, 59, 64, 127, 148, 172, 177, 196, 206, 219, 259, 261
Santiago de la Vega, 169, 226,238, 241
Santiago de los Caballeros, 172, 183, 225
Santiago del Arroyo de Araya (fuerte), 144
Santiago del Príncipe, 115
Santo Domingo, 47, 48, 55, 59, 72, 76, 84, 85, 94, 95, 106, 107, 119, 138, 139, 152, 154, 156, 167, 169, 171, 174, 175, 181, 183, 206-208, 217, 219, 222-228, 232, 257-261, 270
Santo Tomás, 178
Santo Tomé de la Guayana, 31, 120, 147, 148, 149
Saña, 217
Savona (isla), 193, 194
Sechura, 217
Senegal, 80, 244
Serena (La), 214
Setúbal, 125, 129
Sevilla, 55, 68, 83, 111, 143
Sierra Leona, 109, 244
Sisal, 134, 136
Soissons, 264
Sombrereta, 68
Southampton (tratado), 142
Suecia, 48
Sur (mar), 18, 109, 124, 134, 264
Sudamérica, 128
Surinam, 243
Taboga (isla), 214
Támesis (río)21
Tampico, 83, 222
Tavistock, 98
Teguise, 117
Tenerife, 64, 71, 72, 73, 77, 80
Tercera (isla), 86
Términos (laguna), 159, 207, 208, 251
Terranova, 105
Texel, 134, 149
Tiburón, (cabo), 155, 197

Tidore, 124
Tierra de Fuego, 128
Tierra Firme, 62, 68, 99, 141, 145, 148, 182, 255, 258, 266
Tijosuco, 224
Tobago, 150, 181, 208, 243
Toledo, 55
Tolú, 172, 176
Tordesillas, 127
–tratado, 18, 52
Tórtola, 180
Tortuga (isla), 39, 45, 48, 133, 140, 144, 152-160, 163, 165-168, 171-175, 178-179, 181, 184, 186-188, 204-208, 225, 270
Trepassey, 243
Trinidad, 68, 116, 120, 222, 231, 235, 247, 262
Trujillo (Honduras), 178, 209
Trujillo (Venezuela), 118
Turiano, 266
Turrialba, 186
Ulúa (río), 149
Unare (río), 144, 145
Utrecht, (tratado), 48, 233, 260, 267
Vaca (isla), 157, 188, 193, 196, 222, 229
Valdivia, 123, 149, 182
Valencia, 80
Valparaíso, 103, 109, 113, 123, 124, 216
Valladolid (México), 224
Valteville-sur-Seine, 53
Vancalles (tregua), 59
Vela (cabo), 115
Velis (río), 251
Venecia, 17, 19, 142
Venezuela, 73, 125, 126, 144, 209, 242, 250, 258, 259, 266
Venta de Cruces, 100
Veracruz, 51, 68, 69, 70, 79, 81, 83, 95, 99, 108, 119, 140, 148, 149, 158, 170, 197, 207, 220, 221, 222, 223, 231, 232
Vervins (tratado), 37, 87
Viento (islas), 236, 243
Vigo, 83, 106, 107
Villa de los Santos, 197
Villa Hermosa, 207
Virginia, 104, 105, 108, 205, 235
Vírgenes (cabo), 69
Vizcaya, 55
Voorne (isla), 121
Westfalia (tratado), 131, 146, 149, 150
Xalpa, 207
Xampoloc, 223
Yaguana, 64, 126
Yaracuy (río), 266
Yeguas (mar), 68
York, 151
Yucatán, 24, 81, 136, 222, 224
Zacatecas, 67
Zelanda, 121, 136

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92
INDIOS DE AMÉRICA
MAR Y AMÉRICA
IDIOMA E IBEROAMÉRICA
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO
REALIDADES AMERICANAS
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA
PORTUGAL Y EL MUNDO
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA
ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS
ARMAS Y AMÉRICA
INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA
EUROPA Y AMÉRICA
AMÉRICA, CRISOL
SEFARAD
AL-ANDALUS
EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

COLECCIÓN
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA

Navarra y América.
Aragón y América.
Madrid y América.
Valencia y América.
Extremadura y América.
Galicia y América.
Baleares y América.
Castilla y América.
Cataluña y América.
Canarias y América.
Andalucía y América.
Asturias y América.
Cantabria y América.
Vascongadas y América.
La Rioja y América.
Los murcianos y América.

COLECCIÓN
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

Linajes hispanoamericanos.

El abate Viscardo (jesuitas e independencia) en Hispanoamérica.

La agricultura y la cuestión agraria en el encuentro de dos mundos.

Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico.

Acciones de Cultura Hispánica en América.

La Junta para la Ampliación de Estudios y América (1912-1936).

La cristianización de América.

Influencias artísticas entre España y América.

Influencia del Derecho español en América.

Revolución Francesa y revoluciones hispánicas.

Historia del Derecho indiano.

Exiliados americanos en España.

Andalucía en torno a 1492. Estructuras. Valores. Sucesos.

Exilio republicano.

Fiestas, diversiones y juegos en la América hispánica.

El dinero americano y la política del Imperio.

Relaciones científicas entre España y América.

El pensamiento liberal español en el siglo XIX sobre la descolonización de Iberoamérica.

Introducción a los derechos del hombre en Hispanoamérica.

Relaciones diplomáticas entre España y América.

La idea de justicia en la conquista de América.

Exiliados españoles en América: liberales, carlistas y republicanos.

Cargadores a Indias.

El teatro descubre América: fiestas y teatro en la Casa de Austria.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de junio de 1992.

El libro *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, de Manuel Lucena Salmoral, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 003492

8 III

Manuel Lucena Salmoral

PIRATAS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS EN AMÉRICA

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA